DELLA STRADA FERRATA
PIA-CASSIA
DA CITTÀ DELLA PIEVE A CIVITAVECCHIA
E DEL RISTAURO
DEL PORTO NERONIANO IN ANZIO

RISPOSTA

DI

BENEDETTO BLASI

SEGRETARIO DELLA CAMERA DI COMMERCIO IN CIVITAVECCHIA

AD UN ARTICOLO

DEL MESSAGGERO O L' ECLETTICO

ED ALLE OSSERVAZIONI

DEL MUNICIPIO DI NETTUNO E DI ANZIO

ROMA 1846

TIPOGRAFIA CONTEDINI

È grave e dura impresa il sò, quella di tener bordone a tutte le giornalistiche ciance, a tutto quello che si pubblica dai dotti e dagl' indotti, a tutto ciò che è dettato da privati interessi; e più savio consiglio sarebbe lasciare che i cani latrino a loro posta alla luna. Ma quando taluno ha la temerità di accusar senza fondamento, di asserire ciò che non esiste, di mettere in campo i più pazzi sogni del mondo; oh allora il tacersi non sembra virtù ma vigliaccheria, ed è debito, usando di una giusta difesa, di propulsare l' attacco. Il perchè venutomi non prima di oggi alle mani il num. 46 del Messaggero, e lettovi un' articolo che il suo dotto *compilatore* ha sciorinato sul proposito di una via ferrata che da Città della Pieve, ossia dalle Chiane di Toscana si vorrebbe che scendesse sino a Civitavecchia; e trovatolo infarcito di false imputazioni a danno di questa città, ho creduto dovere di cittadino il combatterle onde il pubblico conosca e giudichi della verità della cosa.

Dopo una polemica sulle strade ferrate di Europa fatte e da farsi; dopo essersi predicato l' omai rancido tema della maravigliosa unione fra stato e stato, fra nazione e nazione, ed aver gridato ridicolo *l' isolamento che pur si pretende da taluni*; passa il sig. compilatore a dir poche parole sulla progettata via a ruotaie fra Città della Pieve e Civitavecchia; ed affermando che *già i primi e più ragguardevoli proprietari lungo tutto il tratto prendono parte attiva alla cosa*; colla maggiore sicurezza del mondo così prosiegue: *Civitavecchia soltanto sconsigliatamente, e senza calcolare i suoi veri interessi, non solo non aderisce ai voti comuni, ma sembra opporvisi.*

Or io chieggo all' illustre compilatore d' onde in lui derivi il bel diritto di calunniare una città apertamente a man franca? Quali abbia prove per asserire senza dubitazione alcuna che Civitavecchia non solo *non aderisce*, *ma si oppone* alla via ferrata proposta fra essa e Città della Pieve? In attendendo però la sua risposta, io che scrivo in questa città; che non *compilo* le altrui menzogne; che in ragione del mio officio, sono al caso di sapere di tale bisogna assai più del signor *compilatore*; io gli dò solenne mentita, e sostengo che questa città non si è opposta giammai alla strada ideata.

Ma dirassi in contrario; Civitavecchia non ha mostrata la sua *adesione* per quella strada: ed io chiedo cosa il sig. Giornalista voglia significare colla parola *adesione*; se *cooperazione*, o *annuenza* soltanto; e nell' uno e nell'altro caso gli risponderò che niuno ha richiesto a Civitavecchia che annuisse o cooperasse all' attivamento di quella strada ferrata, e niuno perciò può giustamente dolersi della sua inazione e silenzio. Ma quand' anche si fosse niegata di cooperarvi o assentirvi, sembra a voi sig. Giornalista d' aver diritto perciò di accusarla? Sapete voi quali buone o cattive ragioni potrebbero averla mossa alla negativa? Egli è vero che, come voi dite, avrebbelo fatto *sconsigliutamente e senza calcolare i suoi interessi*; ma questa doveva essere una ragione di più perchè credeste non vera la cosa, ritenendo che senza ricorrere ai vostri savi consigli al vostro oracolo non l' avrebbe fatto giammai, onde sfuggire alla taccia che le appiccate.

Voi direte però esser noto che Civitavecchia contende ogni riunione ferrata colla Toscana; e poichè la strada di che si tratta non riunirebbe questa città a quella della Pieve soltanto, ma alla *Toscana*, era giusto sospetto il credere che Civitavecchia la contrariasse. Eppure (vedete cosa vuol dire a basarsi sopra supposizioni) Civitavecchia non contende alla Toscana il passo nello Stato Pontificio per luoghi che possono metterla in comunicazione collo

Stato e con essa; ma per quelli che *la menano dritta ed alla difilata all' Adriatico*; e non perchè nocevole a se soltanto, ma perchè dannosa A TUTTO LO STATO; e su tale proposito vi rimando a quanto io ho scritto nel num. 32 di questo giornale di quest' anno. Quindi se prima di compilare vi foste data la pena di conoscere ed esaminare il vero stato delle cose e della questione, vi sareste persuaso che Civitavecchia, poteva e doveva approvare quella comunicazione con Città della Pieve, sebbene non fosse veramente che una congiunzione colla Toscana: lo *poteva* perchè non contradiceva alla sua opinione, poichè quella strada, *nel modo col quale vien progettata*, metterebbe al Mediterraneo, non all' Adriatico, e perciò se le si niegasse una superiore congiunzione colla principale arteria che metterà ad Ancona, non nuocerebbe ai veri interessi dello Stato Pontificio: lo *doveva* perchè *in tal modo* il vantaggio maggiore della strada sarebbe il suo, mentre a tre fertili provincie la congiungerebbe. Vedete da ciò quanto voi e coloro di cui avete compilate le idee vi siate a buon mercato ingannati, e come gli sconsigliati siate voi non questa città che inurbanamente assalite anche con nere predizioni e minacce. Che anzi ritenete per fermo che se Civitavecchia, posta la necessità di dare una communicazione alla Toscana, dovesse giudicare quale le si avesse a dare, quella le darebbe soltanto che voi dite, perchè ne verrebbe utilità non danno allo Stato.

Credereste però voi che di quella strada sarebbe la Toscana contenta? Credereste che volesse venire a Città della Pieve, a Orvieto, a Viterbo, a Civitavecchia? Oh il dabben' uomo che sareste credendolo! Io non so se a quel progetto di Città della Pieve la Toscana aderisca, anzi lo muova; e quando non so una cosa non l' asserisco. Ma se fosse mai vero che lo protegga, certamente sarebbe non per scendere al Mediterraneo per la strada proposta, ma per aprirsi un varco nello Stato Pontificio e protrarlo sino ad incontrare la strada che metterà in Ancona. In que-

sto caso i progettisti di Città della Pieve tradirebbero , e forse in buona fede , gl'interessi delle altre provincie di Orvieto e Viterbo che loro aderiscono nella lusinga non solo dell' interno commercio fra esse; ma dello esterno colla Toscana , siccome nel progetto si narra. E che queste siano le intenzioni della Toscana , uditelo dalla bocca dei loro intraprendenti nel III articolo della memoria diretta all' eccellentissima Commissione delle strade ferrate del dì 17 agosto.

« Indicata in genere la convenienza di questa linea di
» comunicazione fra la Toscana e lo Stato Pontificio, resta
» a vedere quale delle due diramazioni proposte dal punto
» comune di partenza della città di Arezzo sia preferibile
» nell'interesse dello Stato Pontificio, se cioè quella denomi-
» nata di *Val di Chiana* provincia Toscana , oppure quel-
» la denominata Valle Tiberina in massima parte di do-
» minio Pontificio. Un colpo d' occhio nella carta topogra-
» fica che trovasi già in mano dell' eccellentissima Com-
» missione è bastante a decidere la preferenza fra l' una
» e l' altra diramazione. La linea di *Val di Chiana* par-
» tendo da Arezzo traverserebbe in tutta la sua longitu-
» dine non minore di miglia 50 la più bella e più uber-
» tosa provincia della Toscana . . . . Niuna meraviglia
» pertanto che la Toscana nel suo interesse vagheggi e
» preferisca una tal linea , che sarebbe certamente meri-
» tevole di preferenza, se giunta al confine Pontificio aves-
» se quei pregi che sono indispensabili nell' interesse e nei
» rapporti commerciali dello Stato Pontificio. Giunta però
» al confine romano nelle vicinanze di s. Patrignano, mu-
» tando affatto forma e natura , traverserebbe in massima
» parte *luoghi e terreni sterili* , *poco o mal coltivati*, *mal-*
» *sani di scarsa popolazione* , *finchè* dopo il lungo e tor-
» tuoso giro *attorno al lago Trasimeno* dal lato meridio-
» nale *non rientrasse nelle vicinanze di Perugia*. Questa
» linea ha inoltre l' inconveniente di molte pendenze e
» contropendenze e di un costante abbassamento di livel-

» lo che molto pregiudicherebbe all' urgente necessità *di*
» *doversi elevare per predisporsi al non distante passaggio*
» *dell' Appennino*, ONDE FAR CAPO IN ANCONA META PRINCIPA-
» LE DI QUESTA LINEA.

Dal panegirico che fanno i toscani (non Civitavecchia) della vezzeggiata strada Pia-Cassia, veda ella, signor Compilatore se sia sperabile che la Toscana verrebbe per quella *a formare un' emporio di commercio e di ricchezze nel seno della nominata Civitavecchia sì prossima alla capitale a comune benefizio di tutti i sudditi pontifici*, *poichè in questo caso sarebbe indispensabile che Livorno qui facesse* LA SUA PRIMA STAZIONE, *per poscia trasportare le sue merci in Ancona ed altrove* (Progetto di Città della Pieve pag. 3). Civitavecchia non è sì gonza a crederlo e ritiene che ove la Toscana potesse sbucare per s. Patrignano nello Stato Pontificio, lo farebbe quando ivi, o a qualche distanza, potesse unirsi alla principale arteria che menerà in Ancona, per volgersi a quella città non a Civitavecchia. E in questo caso, a cui prò rimarrebbe la Pia-Cassia? Al poco interno commercio di quelle provincie, le quali vedrebbero impiegati i *Wagons* a trasportare soltanto i gallinacci e le uova.

Non perciò Civitavecchia si oppone, non le spiace che quella strada si faccia. Essa grida (come ho fatto io nella lettera al sig. Galli) che delle strade ferrate *nello interno dello Stato se ne facciano cento che le brilla il cuore di gioja per tutte*; ma non se ne faccia *una* che privi, non Civitavecchia, ma lo STATO dell' immenso vantaggio di unire i due mari. Quindi se la saviezza del Governo si determinasse ad approvare il progetto della Pia-Cassia, *come stà*, *senz' altro congiungimento che menasse all' Adriatico*; se veramente A QUEL MODO SI ATTIVASSE; benedirebbe e leverebbe al Cielo l' energìa, l' eroico coraggio, l' amor patrio di quei Signori che l' hanno promossa, quand' anche niun' utile le ne derivasse; perchè come dimostrai nello scritto più volte citato, Civitavecchia non mira al suo

bene privato, ma a quello *dello Stato*; parla nello interesse generale di questo, non del suo *campanile*; e non *vuol fare a se sola un monopolio del beneficio delle strade ferrate*, come voi signor Compilatore andate cantarellando colle vostre idee filantropiche basate su di una *Statistica* che non esiste e forse non potrà esistere giammai. Vi dirò fra poco quali siano i veri voti, i desiderii, le speranze di Civitavecchia, per non dire i suoi diritti, e quanto moderate ragionevoli, giuste, fondate, a niuna Città dello Stato, e molto meno alla Capitale, dannose. E fida nella saviezza, equità, giustizia del Governo che verranno ascoltate, non ostante le fantastiche idee, i mostruosi progetti, la malignità ed il mal animo di taluni che questa Città vorrebbero vedere, non si sà lo perchè, distrutta. La sua opposizione, lo ripeto, non è che sol una, diretta a non perdere il beneficio che deriverà dalla riunione dei due mari allo Stato.

Forse però Voi signor Compilatore siete di coloro i quali ritengono non dannosa allo Stato Pontificio una comunicazione della Toscana coll' Adriatico; ed ho tutto il fondamento di crederlo ponendo mente a quanto ragionate *di stupide privative*, *isolamenti*, *gelosìe*, *rivalità*, solite frasi male applicate e che formano tutto il nerbo di chi non sa ancora distinguere *il quando* potrebbero essere giuste ragionevoli e sane, e vuol preporre l'effetto alla causa; o considerar come causa ciò che non può essere fuorchè conseguenza ed effetto; e le strade ferrate considera come atte al solo movimento degli uomini non a quello delle cose e perciò del commercio e della ricchezza. Ebbene: in questo caso attenderò che rispondiate a quanto ho dimostrato nella mia lettera al sig. Galli, assicurandovi che io amo d' illuminarmi, e confesserò d' essermi ingannato quando con buone ragioni, non con nude parole, mi persuaderete che veramente non v' ha più differenza alcuna fra Stato e Stato; che le strade ferrate non possono togliere alcun beneficio commerciale per darlo altrui:

e che mercè d' esse oggi mai l' Italia sarà unita *in un sol corpo*, e perciò fusa in *un solo interesse*. Ma andiamo innanzi.

Le accuse del sig. Compilatore contro Civitavecchia non si arrestano solo al proposito della strada *Pia-Cassia*, ma si estendono ancora al proposito di Roma. Di fatti asserisce che *Civitavecchia dia opera ad escludere* OGNI COMMUNICAZIONE, *e spinga tant' oltre la sua pretensione da volersi porre in linea diretta con Ancona per mezzo della strada ferrata*, DEVIANDO PERFIN DA ROMA, *centro necessario e naturale di tutto lo Stato, e lasciandola da un canto, estranea quasi al cammino che dall' un mare all' altro alla Dominante deve assolutamente far capo.*

Chiederò di bel nuovo al sig. Compilatore da quali fatti, da quali prove egli trasse argomento per asserire che Civitavecchia vuol distaccarsi da Roma, lasciarla da un canto estranea alla riunione dei due mari? Certo non potrà allegare nè fatti, nè prove, nè argomenti. Che se si facesse scudo del suo *si sostiene*, *sembra*, gli risponderò che chi vuol farsi pubblico accusatore deve esser certo dell' accusa, altrimenti corre rischio di essere condannato come *calunniatore*, e gli ripeterò quell' antico *stultum est dicere putabam*.

Ora egli sappia che il solo voto, il solo desiderio, la sola speranza di Civitavecchia (voto desiderio e speranza che crede veramente POSSIBILE AD AVVERARSI, e che niuno potrà niegarle giammai) è quello di unirsi con una strada ferrata (e come con bella elegante poetica frase cantò non ha guari, di questa Città un' illustre letterato e Poeta) DI SPOSARSI A ROMA. (1)

(1) *Il noto a tutta Europa sig.* ANGELO MARIA CAVALIER RICCI *usò questa frase in una epistola che, in occasione del* PERDONO *concesso dalla* SANTITA' DI NOSTRO SIGNORE PIO PAPA IX, *diresse al rispettabile suo figlio monsignor* ACHILLE MARIA RICCI *meritissimo delegato apostolico di Civitavecchia. Non fia discaro*

Imperciocchè non solo tutte le sue relazioni, il suo commercio è stato sempre e sarà con Roma, ma sa bene quale e quanto grande sia l' interesse che il Governo ha sopra il suo porto, e quali vantaggi politici ed amministrativi verrebbero all'Azione Governativa da questa strada ferrata. Nè è tanto manca di consiglio sino ad ignorare che quando queste cagioni non esistessero, pure non le sarebbe di danno il communicare coll' Adriatico passando per Roma, e che ad onta di ogni possibile danno, crederebbe pazza impresa il tentare di lasciar Roma da un canto, per molte ragioni che inutile è quì di accennare anzi bello è tacere. Se il nostro Giornalista avesse menomamente a tali ragioni posto mente, al certo non sarebbesi lasciato imporre da qualche maligno o dissennato di cui ha compilate le fantastiche idee.

ai nostri lettori di riportarne qui un brano che riguarda la città suddetta:

„ *Fortunata città! ben ti rimembra*
„ *(Sì nel nome è l' augurio) i PII che bella*
„ *Sempre t' han fatta e rinnovar tue membra.*
„ *Ti cinse il* Quarto Pio *torri e castella*
„ *Del mar come una reina; e in te l' ingegno*
„ *Il* Settimo *destò d' industre ancella:*
„ *Pontefice non spento! All' ara al regno*
„ *Ei trasse il NONO PIO che da lui tolse*
„ *Il nome e del perdon l' alto disegno,*
„ *Quando all' ombra del tempio Ei si raccolse,*
„ *E sul mantello di quel nuovo Elia*
„ *Tutte all' aura di Dio le vele sciolse,*
„ *Or poichè il cielo in mar t' aprì la via*
„ *Con quel* vapor *che vince e tempo e soma*
„ *(Perchè fosti con tutti ospite pia)*
„ *Questi che nel perdon la terra ha doma,*
„ *Con quel* vapore *istesso altro sentiero*
„ *T' aprirà che* ti sposi *alla sua Roma.*
„ *Sempre fida città, gemma di Piero!*
„ *De' Pontefici tuoi sempre fu desto*
„ *In terra e in mar sù te l' occhio e il pensiero.*

Ma io voglio supporre che Civitavecchia desideri e si adopri per avere una strada che dal suo porto meni direttamente a quello d'Ancona. Mi dica in grazia il sig. Giornalista; qual mai delitto commetterebbe? Quale mai danno ne verrebbe a Roma? E perchè egli farebbe le meraviglie della sua (come dice) spinta tant' oltre pretensione? Occupiamoci a porre in chiaro le idee affinchè il sig. Giornalista possa intenderle bene e ben compilarle.

Se Civitavecchia pretendesse di avere una diretta communicazione con Ancona, non sarebbe stolta, ma pretenderebbe *quello* che le viene assentito dalla sua posizione geografica; *quello* che i più illustri e savi scrittori non le hanno niegato; *quello* che senza ledere altrui e *specialmente Roma*, non a se, ma al commercio in generale gioverebbe altamente.

Per quanto il sig. Compilatore voglia persuaderci che, *tolte* per le strade ferrate le *distanze*, *tanto è lo andare da san Giovanni in Laterano a san Pietro*, *come a portarsi da Roma a Civitavecchia*, *da Civitavecchia a città della Pieve*, *da questa a Firenze*, *a Livorno*, *a Ravenna*; tuttavia deve anche in queste tenersi in gran conto la *brevità maggiore*, perchè come scrisse un' anonimo toscano, e ripetè il signor Petitti (pag. 32) *il commercio è simile ad un fiume*; *seguita il pendio delle circostanze*: *IL SUO LETTO NATURALE È LA VIA PIU' BREVE*. Di fatti! Nella brevità maggiore sono due potenti elementi per indurre il commercio a preferire la via 1. *economia di tempo*, che per quanto sia tenue è pur sempre qualche cosa di bene: 2. *economia di spesa*, giacchè anche sulle strade ferrate la spesa di trasporto è in ragione della maggiore o minore distanza. A questa brevità adunque, a questo elemento interessantissimo per la prosperità commerciale vuolsi sacrificar qualche cosa, e non ritenere che torni lo stesso il fare cinquanta miglia più, cinquanta meno. Chi volesse quindi mirare al tornaconto del commercio (cosa di gran rilievo) dovrebbe guardare che la strada di unione fra i due mari

fosse *la più breve.* Ora è innegabile che, passando per Roma, la strada da Ancona a Civitavecchia sarà di ben miglia *cinquanta* più lunga di quella che direttamente da Ancona venisse a Civitavecchia (*Galli pag.* 64). Quindi in questa sarebbe economia di tempo *in due ore e mezza circa*; ed economia di spesa, per le persone di *scudo uno* e per le merci di *scudi tre* a tonnellata (*Galli*, *pag.* 79. 80). Se dunque Civitavecchia proponesse che la via di congiunzione dei due mari tenesse la linea più retta, quale sarebbe quella di lasciare a destra Roma; non proporrebbe cosa aliena dalla giustizia, perchè utile alla speditezza ed economia del commercio, e perciò *all'interesse generale.* E si avverta che in ciò essa non avrebbe alcun suo privato interesse, perchè sia che le merci e le persone dirette da Ancona a Civitavecchia, e viceversa, passino o non passino per Roma, per lei è sempre la cosa medesima: il danno starà per le merci e per le persone che avranno maggiore ritardo, spesa maggiore.

Si griderà però: Roma, la capitale dello Stato e del mondo, dovrebbe essere tagliata fuori di questa importante comunicazione dei due mari. Rispondo che nò, e che Civitavecchia non ebbe mai la pazza idea che la capitale non dovesse comunicare colle sue provincie: e non poteva averla subito chè, come dimostrai, non ci avrebbe alcun suo particolare interesse. Si, Roma dovrebbe con una separata linea riunirsi a quella perchè potesse andare direttamente in Ancona, siccome proposero il cav. Di San Fermo, il sig. Galli e molti altri. Nè avrebbe in ciò danno veruno. Di fatti! Cosa perderebbe mai nelle merci caricate in Ancona per imbarcarsi o depositarsi in Civitavecchia, se invece di passare per Roma venissero direttamente per altra strada? Nulla; perchè Roma, nel caso contrario, vedrebbele *passare* soltanto, poichè giunte alla stazione di arrivo (per es. a Ponte Milvio), volgerebbero a destra sulla strada da Roma a Civitavecchia che dovrebbe necessariamente *coincidere nel punto di arrivo della strada da An-*

cona a Roma. Nè sia chi pensi che questa coincidenza non dovesse esistere; che le merci dirette al mare dovessero internarsi a Roma, esservi discaricate e depositate in Dogana (perchè vincolate dalle leggi doganali con bolletta di transito), da qui ricaricate per essere asportate fuori di altra porta ove dovesse esistere il punto di partenza della strada da Roma a Civitavecchia; perchè ciò varrebbe lo stesso che distruggere il beneficio della strada ferrata gravando il commercio di spese non lievi e di perdita di tempo. Lo stesso dicasi delle persone. O queste sarebbero dirette a Roma per visitarla o commerciarvi, e dal punto in cui la via di Ancona in due si diramasse volgerebbero verso Roma: o nò, e proseguirebbero alla volta di Civitavecchia, quand' anche il punto di congiunzione toccasse le porte di Roma; perchè chi avesse fretta d' imbarcarsi, o non curasse di veder Roma, andrebbe sempre di lungo alla difilata. È manifesto pertanto che il dividere in due branche la strada dall' un' mare all' altro non sarebbe dannoso a Roma, ed invece utilissimo al commercio ed allo Stato, poichè godrebbero dell' altra branca altre provincie che per assoluta divergenza della linea per Roma sarebbero prive della strada ferrata.

Vede da ciò chi ha senno con quanta ragione, con quanta giustizia e cognizione di causa il nostro Compilatore gridasse contro Civitavecchia all' anatèma, ed in tuono di burbanza e di minaccia ci dicesse caritatevolmente dover sapere Civitavecchia *che chi vuol troppo nulla ottiene; e che mentre la meschinità del suo porto, rende tanto necessaria la riattivazione e spurgo del porto Neroniano, con lo estendere di soverchio le sue pretenzioni fin dannose alla capitale* (il soverchio dannoso sta nella sua testa) *temer dovrebbe che abbandonata da un lato* (da quel di Toscana) *in luogo del primo e più diretto rango cui agogna, non si trovasse probabilmente neppure all' estremo, e privata venisse fin d' ogni linea secondaria*. E proseguendo collo stesso tenore, magnifica il risorgimento del porto

Neroniano a solo fine, come dalle sue parole è manifesto, d' indurre Civitavecchia a perorare la causa Toscana, quasichè per evitare un male convenisse abbracciarne uno maggiore.

Non ignorava io i magnifici colossali progetti che si presentano in merito a questo porto novello; e sebbene dubitassi che il suo risorgimento, nel modo che si propone, non sarebbe di danno a Civitavecchia; tuttavia aveva fermo in mio cuore di tacermi e lasciare al tempo ed alle circostanze di agire. Imperciocchè dall' un canto sembravami che, mentre si disputa seriamente e non senza gravi ragioni se esista nello Stato tanto danaro quanto ne abbisogna per costruire le primarie strade ferrate che sarebbero di certa evidente utilità; e mi persuadeva che senza il concorso di esteri capitali non si sarebbero attivate giammai, sembravami, dissi, dovesse avere del risibile un' opera tanto vasta, e di tanta spesa e di tanti timori per la sua riuscita quanto si è quella di scavare un porto dove sono vigneti, di fabbricare *in mare* e sopra *l' arena*. Quindi mi sembrava che non potesse esserci il tornaconto di chi si fosse accinto all' opera; e rideva delle preventive perizie le quali, mentre riescono sempre fallaci anche se trattasi di costruire una casa (in che può e dovrebbe essere precisa esattezza di calcolo) molto più debbono considerarsi inesatte e minori del vero trattandosi di lavori di natura loro poco calcolabili, perchè specialmente esposti all' azione del mare che soventi volte si leva dei brutti capricci e non basta un *quos ego* a frenarlo. Poi vedeva che, surto il porto e fatta la strada ferrata, l' opera non sarebbe stata che al suo principio appena, perchè abbisognava fabbricare una città con quanto occorre al commercio, indurvi abitanti, vincere l' aria malsana, e simili bagattelle che i progettisti stimano un nulla ed accomodano con un sol tratto di penna. Finalmente (e questa era la più grave ragione del mio deliberato silenzio) considerando che quanto più le cose hanno dell' im-

possibile, del maraviglioso, tanto più incontrano grazia presso la massa del popolo; e non ignorando il come questa vera utopia di pochi avesse riscaldata la mente e la fantasia dei Romani ai quali si fa credere una utilità gigantesca per Roma, non sperabile altrove nè in altra guisa, in una parola il *Mondo nuovo*; io temeva di affrontare quest' idolo di Roma e svelarne le imperfezioni, le piaghe. Ma le minacce del nostro Compilatore sono venute a trarmi di questo bel proposito: ed eccomi deciso a ragionare del porto Neroniano *sine ira et studio* e nel modo che la mia debole mente sa suggerirmi. E lo faccio nella speranza che quanto sarò per dire non verrà tolto in mala parte, ben conoscendo che i Romani, alla saviezza dei quali specialmente sottometto queste mie povere considerazioni, non sdegnano di conoscere ed approfondire la verità delle cose e ricredersi anche là dove trattasi di una idea che carezzano. Soprattutto mi lusingo che non si vorrà credere questo mio divisamento diretto a privare Roma di un bene per favoreggiare Civitavecchia, perchè dove il bene di Roma distruggesse Civitavecchia, io sarei primo a darvi la mano.

Il ristabilimento del porto Neroniano merita di essere considerato sotto vari rapporti e specialmente sotto quelli generali di *necessità e di utilità* che in molti altri si suddividono.

La necessità non ha legge: quando pertanto fosse dimostrata la *necessità* di far rivivere il porto Neroniano, inutile sarebbe ogni altra considerazione. Ma esiste questa grande necessità che si dice? Vediamolo.

Che nella spiaggia di Anzio o in quelle vicinanze sia utile, che un porto esista *dove possano le navi trovare rifugio dalla tempesta*: non è chi lo nieghi, ed io molto meno; ma che sia *necessario* fare di questo porto, non un mero rifugio, ma uno *scalo primario e commerciale nel Mediterraneo*, *il punto di unione fra i due mari*, ciò è che io non veggo, e che niuno potrà dimostrare. Quanti han

ragionato di Anzio, ed anche quelli che han voluto (siccome il Rasi) che si ripristinasse l' antico porto, tutti han parlato nel senso di farvi un porto di rifugio; ma niuno ha trovato necessario di avere in quella spiaggia un porto primario *capace dei più grossi bastimenti da guerra.* Primo, ch' io mi sappia, ad inalzare il grido di questa NECESSITA' è il signor Compilatore del Messaggero. E sapete su di che la fonda? Sulla pretesa *meschinità* del porto di Civitavecchia che nobilmente chiama *una vera miseria*, perchè non è, egli crede, e non sarà sufficiente a ricevervi tutti gli approdi che l' accresciuto commercio infallantemente meneravvi. E tanto è pregna di questa idea la sua mente che dove in Anzio non potesse esistere un porto, pure egli lo fabbricherebbe anche in aria e sulla punta della sua penna.

È però vera questa tanto decantata insufficienza del nostro porto? Ogni dimostrazione che io facessi su tale proposito sarebbe superflua, dopochè il sig. Cialdi con ragioni da non potersi attenuare, ha dimostrato che se il porto di Livorno è *materialmente più grande*, ha però una superficie galleggiabile ed a ridosso *minore* di quella del porto Traiano di m. q. 38638. (V. Album 1846 num. 22 Giorn. Arcad. tom. 109). Ora se il porto di Livorno, con tanta minore ampiezza, può sopperire ad estesissimo commercio, perchè nol potrà il nostro? Nè si dica che Livorno ha in sussidio la rada; perchè rispondo che il porto di Civitavecchia avendo una profondità anche maggiore a quella di Livorno, ed essendo *tutto chiuso e sicuro in tutti i punti*, sicchè ovunque possono le navi ormeggiarsi, (locchè in Livorno non si verifica) può quasi allocare tanti bastimenti quanti se ne allocano congiuntamente nella rada di Livorno e nel porto, disponendoli, come da pertutto si usa, in più *andane*, ossia fila. Se poi si aprisse alle navi la *darsena*; se di questa si facesse uno scalo delle merci, come ben potrebbe farsi: allora sì che niente più sarebbe a desiderarsi, e sparirebbe ogni *pretesa miseria.*

Il requisito però più essenziale di un porto è la profondità, e di questa il porto di Civitavecchia non difetta, essendochè ve n' ha tanta sin da contenere navi cariche di tonnellate *ottocento*, siccome ve ne sono state più volte; e non ha guari una che il sig. *Carlo Nepoti* romano caricò di pozzolana. Che per rispetto all' ampiezza raramente avviene che tanta simultanea concorrenza s' abbia di navi, sicchè debba il porto rigurgitarne.

Ma quando l' affluenza avesse in futuro ad essere tale che il porto non bastasse, facilmente e con spesa non grave si potrebbe alla sola distanza di *un miglio ed un quarto* dalla bocca di levante, stabilire un altro magnifico porto, che già vi ha formato natura, e che può corredarsi del più grande comodo e sicuro lazzaretto che sia nell' Italia. Noi ne diamo infine la pianta congiunta a quella del porto attuale, dove a colpo d' occhio può vedersene la giacitura, l' ampiezza, la lontananza dal porto stesso, la sicurezza, non meno che l' amplissima scogliera da cui con somma facilità possono trarsi e trasportarsi sul luogo ingenti massi che servirebbero a stabilire il solo molo che occorre per formarvi una secura stazione della grandezza di SEICENTO MILA *palmi romani quadrati* con una profondità media di circa *palmi* QUARANTA. E già sin da qualche anno la Camera di Commercio ne aveva proposta a sua cura, e *contribuendo*, la costruzione con insensibile dispendio dell' Erario. Perchè di tale progetto possa conoscersi la giustezza, la convenienza, intiero si riproduce infine; onde qui non aggiungo parola, tanto più che dovrò tornare sopra tale argomento.

Concludo questo articolo dicendo essere un sogno la vantata NECESSITA' di riedificare il porto Neroniano, e quando pur fosse vero che il porto di Civitavecchia non bastasse al crescente commercio, si potrebbe con maggiore facilità, economia e sicurezza provvedere al bisogno, senza suscitare chi è spento e forse non potrà vivere giammai.

Passiamo ad esaminare se si avrebbe UTILITA' nel rialzare il porto Neroniano nel modo che lo si propone.

L' utilità vuolsi considerare in rapporto al *commercio* , allo *Stato*, a *Roma* , alle *vicine provincie*. Diciamo del primo.

Chi scendendo da Ancona vuol passare all' Oriente, *una volta che è in Roma*, non v' ha dubbio che incontra strada più breve imbarcandosi ad Anzio che è più orientale di Civitavecchia. Ma di quanto economizza il cammino? Certo di non più di 70 kilometri di mare (circa miglia 47) essendochè da Anzio e la punta di Sicilia (luogo di convegno pel passaggio all' Oriente) si contano kil. 400, e da Civitavecchia 470. Ma questa maggiore distanza è un *nulla* pel commercio, poichè i noli in mare per le merci e per le persone non sono generalmente parlando ragguagliati, come sulle strade ferrate, ad un tanto per miglio; e tengo per fermo che tanto si pagherebbe da Civitavecchia ad Alessandria, quanto da Alessandria ad Anzio. D' altronde se nello stabilire la linea ferrata fra i due mari, si dovesse avere riguardo alla PIU' BREVE, si dovrebbe necessariamente scendere *da Foligno a Civitavecchia*, perchè appunto si farebbe economia di kil. 70 Quindi tanta è la distanza che intercede fra Ancona, Civitavechia ed Alessandria, quanta fra Ancona, Roma, Anzio ed Alessandria. Ne chiamo in testimonio il signor Galli sopra citato, il signor ingegnere Pontani, il quale vagheggiando anch' esso il risorgimento del porto Neroniamo così si esprime: *È con questa veduta che ci siamo tenuti a condurre la strada ferrata* FINO A ROMA *non ostante che ci si offrisse all' animo* PIU' BREVE E FACILE VIA DI SCENDERE DA FOLIGNO A CIVITAVECCHIA (pag. 27). Non è dunque vero che *la utilità del commercio* esigga il risorgimento del porto Neroniano; ma è l' utilità di Roma (utilità come si dimostrò effimera e di niun momento) che contrariando la vera utilità della strada ferrata per rispetto al commercio, sulla supposta difficoltà di stabilire due branche, induce la utilità di Anzio. Quindi si dovrebbe dire che *Roma è utile ad Anzio*, *non Anzio al commercio*, poichè questo alla fin dei conti è gravato di maggior spesa passando per Anzio di quello che per Civitavecchia. Tut-

tavia queste cose io ricordo, non perchè voglia far debito a Roma del volere che la strada d'Ancona venga direttamente alla sua volta; ma per dimostrare che il merito non è di Anzio, come taluni han sognato, ma di Roma se trovasi in quello una qualche convenienza di brevità per gli approdi ad Alessandria. Della minor distanza fra Roma ed Anzio che fra Roma e Civitavecchia, parlerò fra poco.

Se pel commercio di *levante* (data la indeclinabile necessità di passare per Roma) v'ha risparmio di cammino ma non di spesa passando per Anzio, non avviene altrettanto pel commercio di *ponente*. I passeggieri le merci che da ponente dovessero recarsi ad Ancona, soffrirebbero un grave ritardo ed un inutile prolungamento di strada. Da Livorno (punto comune di partenza) i passeggieri e le merci che dovessero andare fino ad Anzio anzichè sbarcarsi a Civitavecchia, dovrebbero correre *ottanta miglia più di mare*, e quindi tornare addietro per alla volta di Roma: donde maggior dispendio, tempo, disagio, e pericolo. E poichè, come vedremo, eguale è il tempo che dovrà impiegarsi da Civitavecchia a Roma, e da Roma ad Anzio, siegue immancabilmente che si avrebbe gettito di tempo senza necessità, senza profitto alcuno.

Da ciò avverrà (dirassi) che stando ambedue i porti, saranno fra essi le utilità divise; Anzio avrà le provenienze di levante, Civitavecchia quelle di ponente. Sì rispondo: se non che sono a farsi alcune considerazioni a danno di Anzio.

Primo. Egli è vero chè il commercio si va attivando all'Oriente; ma è altrettanto vero che il movimento è tutto da ponente: *le tendenze dei popoli*, *l'occorrenza dei fatti*, *tutto insomma ci mostra che il movimento commerciale europeo è a maggior copia diretto verso l'Oriente percorrendo il Mediterraneo* (Pontani (pag. 19.) Quindi l'affluenza dei passeggieri e delle merci sarà in Civitavecchia non in Anzio. Nel 1845 Civitavecchia ha contati 20,000 passeggieri venuti da ponente a Roma; appena cento, e meno di cento

da levante. Dirassi: costoro che da ponente vanno a levante, retrocederanno; e se venendo passeranno per Civitavecchia, tornando passeranno per Anzio. Sì se non toccheranno Napoli (cosa difficile, perchè preferiranno di sbarcarsi a Napoli piuttosto che ad Anzio) poichè in questo caso, o vorranno venire a Roma, e *correranno la strada ferrata*; o vorranno proseguire a ponente e *s' imbarcheranno di nuovo*. Dacchè sono attivati i vapori l' esperienza mi ha mostrato che i passeggieri amano meglio di venire da Napoli a Roma per terra, ad onta che non vi sia strada ferrata e che sia più lungo e più dispendioso il cammino. La strada ferrata di Napoli farà gran danno ad Anzio, come lo farebbe a Civitavecchia quella di Toscana nella linea delle Maremme. Circa le merci poi, Anzio non vedrà che quelle destinate da levante per Roma; poichè quelle dirette a ponente proseguiranno per mare; quelle dirette al Nord (tranne forse le di poco peso e volume e molto valore) proseguiranno pure per mare all' Adriatico, essendovi economia nel nolo, nello evitare i disbarchi, le commissioni e cose simili. S' ha un bel dire, ma le strade ferrate NON DISTRUGGERANNO LA NAVIGAZIONE, specialmente di lungo corso, e le merci caricate a bordo di una nave vi rimarranno sino al primo loro destino.

Secondo. V' ha grave pericolo che la navigazione dei vapori contrarii molto i destini di Anzio; perchè non conviene loro affatto, seguendo il corso ordinario, di approdare piuttosto in Anzio che in Civitavecchia. Difatti! Un vapore che partisse da Livorno alla volta di Napoli, e viceversa, non dividerebbe con Anzio *a metà* il cammino come fa ora con Civitavecchia: partendo da Livorno vi giungerebbe *troppo tardi* per fare le sue operazioni nel giorno stesso e ripartire; partendo da Napoli vi giugnerà *troppo presto*. Questa verità di fatto non è stata intesa dall' esimio estensore delle *osservazioni del Municipio di Nettuno e Porto d' Anzio* quando scrisse che *il porto Trajano non è più del Neroniano centrale rapporto allo Stato Pontificio*,

da che tanto il primo al confine toscano si approssima , *quanto appunto il secondo dista dal Napolitano territorio* , poichè se non lo è rapporto allo Stato Pontificio ed ai confini , lo è sì bene rapporto *ai vicini primari scali esteri* , locchè importa assai. Ma il sig. estensore si appoggiava all' autorità del Nibby , e l' autorità di un' *antiquario* in tale questione è di gran peso !

Dimostrato che il commercio non avrà utilità alcuna se scalerà piuttosto in Anzio che in Civitavecchia, vediamo se almeno vi avrebbe utilità lo *Stato*.

Il solo progetto che io conosca su porto d' Anzio è quello del sig. *Conte Pichi*. Egli offre di restaurare il porto a tutte sue spese , depositando nelle casse del governo quattro millioni di scudi infruttiferi sino a che (giusta l' art. 6) il porto sia attivato non intieramente ; ma *per quel tanto che interessa la salvezza dei naviganti* , *potendosi con più comodo proseguire il rimanente*; quindi produttivi degl' interessi al 3. per 100 per tutto quel tempo che piacerà al governo di ritenerli. In correspettività chiede la cessione *dei diritti di ancoraggio per anni novantanove*. Questo progetto ha affascinate le menti. Nei millioni si è creduto di vedere *un regalo* , una risorsa immensa per l' Erario. Non si fa torto al sig. Conte se dicesi che egli al progetto non presta fuorchè il nome. Si narra pubblicamente essere la *Compagnia inglese delle Indie* quella che assumerebbe l' impresa e per conto di cui è fatta l' offerta. Se il progetto venisse da una colletta di cittadini , di sudditi della Santa Sede , io m' indurrei a credere liberali e generose le loro intenzioni , mosse da zelo e da carità di patria : ma da negozianti, da speculatori esteri ... *timeo Danaos et dona ferentes*. (1)

(1) *Vengo assicurato che il progetto del sig. Pichi non avea base, perchè quei millioni non esistono. Era dunque una delle solite speculazioni dirette all' aggiotaggio di negoziare la concessione. Si veda ciò che ne ha detto il sig. Petitti : Felsineo Anno VI num.* 42.

L' utilità che avrebbe l' erario nella esecuzione di tale progetto, sarebbe quella di *perdere* per anni *novantanove* una somma vistosa colla cessione dei diritti di ancoraggio. Essi oggi, in questa miseria di porto in cui non è affatto commercio, dove raramente approdano grosse navi, rendono all' erario non meno di annui scudi 12 *mila*. Io non voglio tener calcolo del molto più che per lo accresciuto commercio sarebbe a sperarsi: dirò che ritenuto il solo prodotto attuale di scudi 12 m. la riedificazione del porto Neroniano costerebbe all' erario per lo meno *un milione cento ottantotto mila scudi*. Si dirà però, dopo gli anni 99 acquisterà nel porto riedificato un vistoso capitale. Sì; ma è pure di questo capitale che vuolsi tener proposito.

Se lo Stato acquistasse col nuovo porto un capitale produttivo di una rendita *che non potesse trarre altrimenti*; cioè se lo Stato non avesse *un altro porto* dal quale potrebbe trarre *la rendita medesima*, ne converrei; ma nel caso nostro non aviene così. Gli ancoraggi che si acquisterebbero nel porto Neroniano, si perderebbero nel Trajano in tutto o in parte: dunque non si avrebbe *accrescimento* di rendita, ma *divisione*: invece di trarla da un luogo solo, si trarrebbe da due; dunque non vi è utilità vera assoluta per l'Erario, e perciò per lo Stato, ma invece perdita, perchè per 99 anni perderebbe in Anzio ogni diritto di ancoraggio: dopo, acquisterebbe quella rendita che senza il porto di Anzio acquisterebbe in Civitavecchia. Quindi questo gran capitale sarebbe sostanzialmente infruttifero e di lusso, e l' Erario dovrebbe incontrare la spesa di manutenzione di *due* porti dai quali trarrebbe quel compenso che avrebbe potuto avere da un solo. Così un negoziante che aprisse due fondachi l' uno presso dell' altro, sicchè l' uno togliesse all' altro gli avventori, perderebbe la spesa di andamento di uno dei due, perchè il profitto che potrebbe fare in uno lo farebbe in due.

Se fosse lecito ad un meschino scrittore qual io mi sono, di entrare in una discussione politica, io direi

che forse non converrebbe al Governo Pontificio di mettere in mani PRIVATE, peggio in mani STRANIERE, il suo porto primario, e che ciò potrebbe destar gelosia in altri. Ma su ciò mi taccio, e dirò solo che, non sono molti anni, un ricco e rispettabile principe romano ebbe un' eguale divisamento, e fece una eguale offerta al Governo; ma n' ebbe in risposta da chi presiedeva al timone dello Stato, che ciò facendo *il porto non sarebbe più dello Stato ma di un privato*.

Roma però avrebbe in Anzio una utilità immensa. E quale che non potesse avere in Civitavecchia del pari? Nella sua vicinanza maggiore: Anzio sarebbe il gran porto di Roma. Ecco un' altro fantasma un' altra illusione che fa girare il cervello ai meno accorti: una di quelle idee che tutti ripetono, senza che alcuno ne abbia verificata la verità, la giustezza. Anzio non è più vicino a Roma di quello che lo sia Civitavecchia, o almeno la differenza è così tenue da non meritare che sia tenuta a calcolo. Io ho sott' occhi *l' atlante geografico della corografia d' Italia*, e col compasso alla mano, la scala appostavi mi dice che da Civitavecchia a Roma intercedono miglia romane moderne *quarantadue*, da Roma ad Anzio non meno di *trentasei* (1). Ecco adunque la gran differenza, a meno che quell' accreditatissima carta, che ho pure confrontata con altre, non fosse bestialmente sbagliata. Che se non lo è, come non lo è certamente, chiedo al dotto estensore delle osservazioni Nettunesi ed Anziate con qual coscienza asserisca che Civitavecchia disti da Roma più di Anzio *ventidue* miglia? E chiedo ancora come sogni che di strada ferrata, quanto la si vorrà rettissima, non se ne avranno che *venzette*, quandochè di *aria*, TRENTASEI se ne hanno? Il più specioso poi si è che a calcolare la vicinanza maggiore a Roma, si tien

(1) *Anche il sig. Cialdi dice essere la distanza di Anzio a Roma di miglia* 36, 30; *da Roma a Civitavecchia di miglia* 42, 28 *differenza sole miglia* 5, 98. (Album 1846 n. 33.)

conto d' imboccare la strada di Anzio in quella che procederà a Napoli sotto Civitalavinia, quasi chè, giunti da Anzio a Civitalavinia, si fosse già in Roma, dicendo il lodato estensore che *in cotal guisa il governo* (che non fa impresa di strade ferrate) *verrebbe a risparmiare una linea ferrata di venticinque miglia.* Ma sa egli, che se la strada passerà per quella di Napoli, svilupperà più di miglia QUARANTA? Ma dicesi: la strada di Anzio percorrendo ventitrè miglia sulla strada che già serve a Napoli, altrettante se ne risparmiano nella costruzione, perchè quelle servono a duplice uso. E ciò che significa? Che gl'intraprendenti della strada di Anzio dovranno costruirne sole ventitrè, ma ciò non abbrevia la distanza, perchè chi parte da Roma per andare in Anzio dovrà sempre percorrere 40 miglia. Sarà minore la spesa di costruzione pel tronco di Anzio è vero; ma questa è utilità degli imprenditori, non d' Anzio, nè di Roma, e molto meno influisce alla vantata vicinanza. Sebbene non è vero che rechi utilità alcuna agli imprenditori, perchè se minore è la strada che costruiranno, minore pure sarà ciò che percepiranno, poichè dato che due fossero gl'imprenditori, uno cioè della strada di Anzio, l' altro di quella di Napoli, chi vi passa dovrebbe a due pagare ripartitamente la quota che pagherebbe ad un solo. E vorrete dire che l' intraprendente della strada di Napoli avrà un utile maggiore, subitochè raccoglierà i viandanti di altra strada; ma questo sarebbe utile dell' impresa, e non mai, lo ripeterò, di Roma, dello Stato, nè il Governo dovrebbe, per utilità di un imprenditore, sacrificare il ben' essere di una provincia.

Che se per questa utilità risibile farete che la strada di Anzio imbocchi in quella di Napoli, la nostra non sarà della vostra più lunga, perchè tenendo noi due rette, l' una da Civitavecchia alle valli di Ceri, l' altra da questo punto a Roma riuscendo fra la porta Angelica e Ponte molle ad intersecare la strada per Ancona, la nostra non svilupperà che poco più di miglia quaranta, ed avrà un

vantaggio sopra quella di Anzio, che cioè le merci, e i passeggieri non avranno interrotto il cammino per discendere al mare: utilità, come sopra si disse, grandissima perchè importa economia di tempo e di spesa (1).

Dissipata la chimera della maggiore prossimità di Anzio, quale elemento di utilità resta a Roma per preferire quella veramente nuda e deserta spiaggia al porto ed alla città esistenti di Civitavecchia? L'ampiezza. E certamente che se si disgombrasse l'antico bacino dall'immenso cumulo delle arene che oggi l'ingombra e dalla spiaggia che vi si è formata, si avrebbe un gran porto. Ma: *hoc opus; hic labor est.* Io non voglio qui accennare alle gravissime difficoltà che stanno contro di Anzio, e mi contenterò di fare alcune osservazioni distruggenti il prestigio che Roma avrà un utile immenso da un porto grande anzichè da un piccolo.

Sinora il porto di Civitavecchia è stato sufficientissimo al commercio di Roma; anzi superfluo; perchè Roma col Tevere non ha avuto bisogno di Civitavecchia, e non l'avrà mai. Il porto di Roma è stato e sarà sempre *Ripagrande*. A che le servirà un porto grandissimo, se non abbisognò di un piccolo? Non è forse il Tevere che ha sempre arrestati i progressi di Civitavecchia? E non sarà il Tevere che arresterà quelli di Anzio? Civitavecchia limitata al suo interno consumo, non potendo provvedere la capitale a cagione del fiume, cosa poteva far mai per ingrandirsi? Vengano i detrattori di Civitavecchia ad insegnarmi cosa avrebbe potuto fare per sorgere e prosperar nel commercio? Cosa avrebbe fatto Ancona se non avesse avuto all'intorno città popolose cui provvedere? Cosa farà Anzio se non si renderà impraticabile la foce del Tevere e la navigazione di esso? Pongano ben mente i sostenitori di Anzio a questa verità importantissima: ponde-

(1) *Questa utilità mancherà affatto alla strada di Anzio, perchè non potrà mai congiungersi con quella di Ancona.*

rino quanto dottamente ha osservato il sig. commendatore Cialdi (*V. Album di quest' anno n.* 33 , *e Giornale Arcadico T. CIX*) e vedranno dissipata ogni larva.

Ma che dirassi se proverò che il ristabilimento del porto Neroniano anzichè esser *utile è* NOCEVOLE *a Roma*? Si crederà un paradosso, ma pure la dimostrazione n' è facile e piana.

Roma oggi è *il magazzino delle circonvicine provincie*, come Ancona lo è delle Marche. Se avvenisse mai che in Anzio si stabilisse un commercio ; è *a danno di Roma* che lo si formerebbe, poichè Anzio provvederebbe alle sudette provincie, ed in particolare a quella di Marittima e Campagna, il bisognevole che ora queste traggono da Roma; d' onde non utilità ma danno. Quindi io maraviglio come il commercio di Roma , contro il suo vero interesse, si sbracci perchè il porto Neroniano risorga. Civitavecchia all' incontro potrà dare, non togliere vantaggi al commercio di Roma.

Nè le *provincie* avrebbero quella utilità che si predica dal risorgimento di quel porto.

L' autore delle osservazioni di Nettuno e d' Anzio, afferma che quel porto *aprirebbe un ragguardevole esito alle derrate e vini di buona parte della Comarca legazione di Velletri e Delegazione di Frosinone , sì per lo suo consumo , che per quello dei naviganti e per l' esportazione altrove , ed anche all' esterno.* Mi permetta però di osservare , che quelle provincie per esitare i loro vini e derrate non abbisognano che siano spesi dei millioni a formare un nuovo vastissimo porto , perchè anche nello stato attuale delle cose possono esitare i pochi *cereali*, *i legnami*, *i carboni*, *i vini* all' estero, non essendo impossibile di caricarli in Anzio , Nettuno , Terracina (1). Che se

(1) *Il cavalier Rasi nel Sommario a pag.* 214 *nota che nell'anno* 1832 *i bastimenti approdati a Anzio ascesero a* 733. *Dunque non è vero che quella spiaggia non possa mandare all' estero le*

oggi non gli spediscono all' estero, ciò avviene, non perchè manchi loro un caricatore di mare ove imbarcarli, ma perchè le circostanze generali del commercio e le loro particolari, o lo vietano, o non lo rendono utile. Per esempio, i frumenti che si raccolgono in queste provincie tutti si consumano in Roma, e non bastano, sicchè spesso si è costretti di farli venire alla capitale dalle Marche; e se soprabbondassero, potrebbero anche oggi spedirsi all'estero: ma non tornerebbe il conto, essendochè all' estero, per la concorrenza dei grani del mar nero, valgono meno che a Roma. - I legnami, i carboni, che pure sopravvanzano al consumo di Roma, anche oggi si spediscono all' estero, senza il gran porto, se l' estero non ne vieta l'introduzione, o non li grava di fortissimo dazio equivalente a proibizione, e se li richiede. Forsechè i veri ostacoli che ora ne impediscono o ritardano lo smercio saranno tolti dal nuovo porto? - Rispetto ai vini; chi vieta che si carichino su bastimenti e si mandino in altre parti dello Stato o fuori? E di fatti non si mandano? Non è forse il vino di s. Felice che bevono qui i condannati alle galere? E da Terracina, non provvedono forse il vino per gli usi di campagna i nostri agricoltori? Si crederebbe forse da senno che il nuovo porto farebbe sì che si consumassero all' estero, ove tanto abbondano e sono tanto megliori e men cari? E Civitavecchia che non ne beve oggi, li beverà quando il porto Neroniano sia risuscitato? Noi, lo sò, abbiamo il gran torto di non bere di quegli ottimi vini; ma che fareste? È disgrazia la nostra se la natura non ci ha dato palato atto a gustarne; e d'altronde non potendoli noi conservare, specialmente nella state, per mancanza di grotte ed impossibilità di averle, non potremmo guari goderne. A questa disgrazia, lo ripeterò, porreb-

sue darate e i suoi preziosissimi vini. Dunque non manca del commercio che le è proprio anzi maggiore de' suoi mezzi. E qual pro ne ha tratto? Neppure una capanna *si è accresciuta*!

be riparo il nuovo porto ? E poi ! Come va questa faccenda ? La carezza di una derrata di un prodotto è prova manifesta che non soprabbonda; e quei vini a prezzo *non mite* si consumano in Roma. D' altronde Roma che li tiene in pregio quanto il Salerno, trae molti vini da Orvieto, Bagnorea, Viterbo, Sutri, Capranica, Vignanello, Caprarola, dalla Sabina e dai Castelli. Ciò prova che quei vini al suo consumo non bastano, perchè la preziosità di essi darebbe loro su di quelli la preferenza. Ma quando pur veramente soprabbondassero, non è nella ricostruzione dell' antico magnifico porto, che potrebbe sperarsene l' esito, ma nella strada ferrata di Napoli, mercè la quale saranno con minore spesa e tempo condotti a Roma, ed anche a noi ; perchè potendo averli *freschi di grotta* in ogni mattina nel breve spazio di quattr' ore, ci adatteremo a gustarne, quandochè forse, venuti per la via di mare, non sarebbe altrettanto.

Si vegga da questo quadro in cui son fatti e ragioni di quanta necessità sarebbe il ricostruire il porto Neroniano. Eppure quei vini inebriano tanto la mente dell' estensore delle note osservazioni sino a fargli niegare a Civitavecchia la strada ferrata, perchè *non circondata da territori viniferi, una si grande utilità non recherebbe*. Ma Civitavecchia col suo circondario, se non ha vini, ha GRANI, BIADA, LEGNA, LEGNAMI DA COSTRUZIONE, CARBONI, FORMAGGI, LANE, DOGHE, che veramente si mandano all' estero in grandissima copia, e che sono articoli più interessanti del vino. Eppure Corneto e Montalto, Palo, Cerveteri e s. Severa dove questi prodotti nostrani s' imbarcano, e che attualmente han popolazione e case che non ha Anzio, non reclamano un porto grandioso, nè chiedono il risorgimento degli antichi porti di *Alge* e *Gravisca*, *Pirgo*, *Cerere* e *Castronuovo*, contenti di un approdo che li mette in grado di usare del mare, siccome Anzio può fare più comodamente ancora.

Avendo dimostrato che il ristabilimento dell' antico porto Neroniano non è necessario, non utile al commercio,

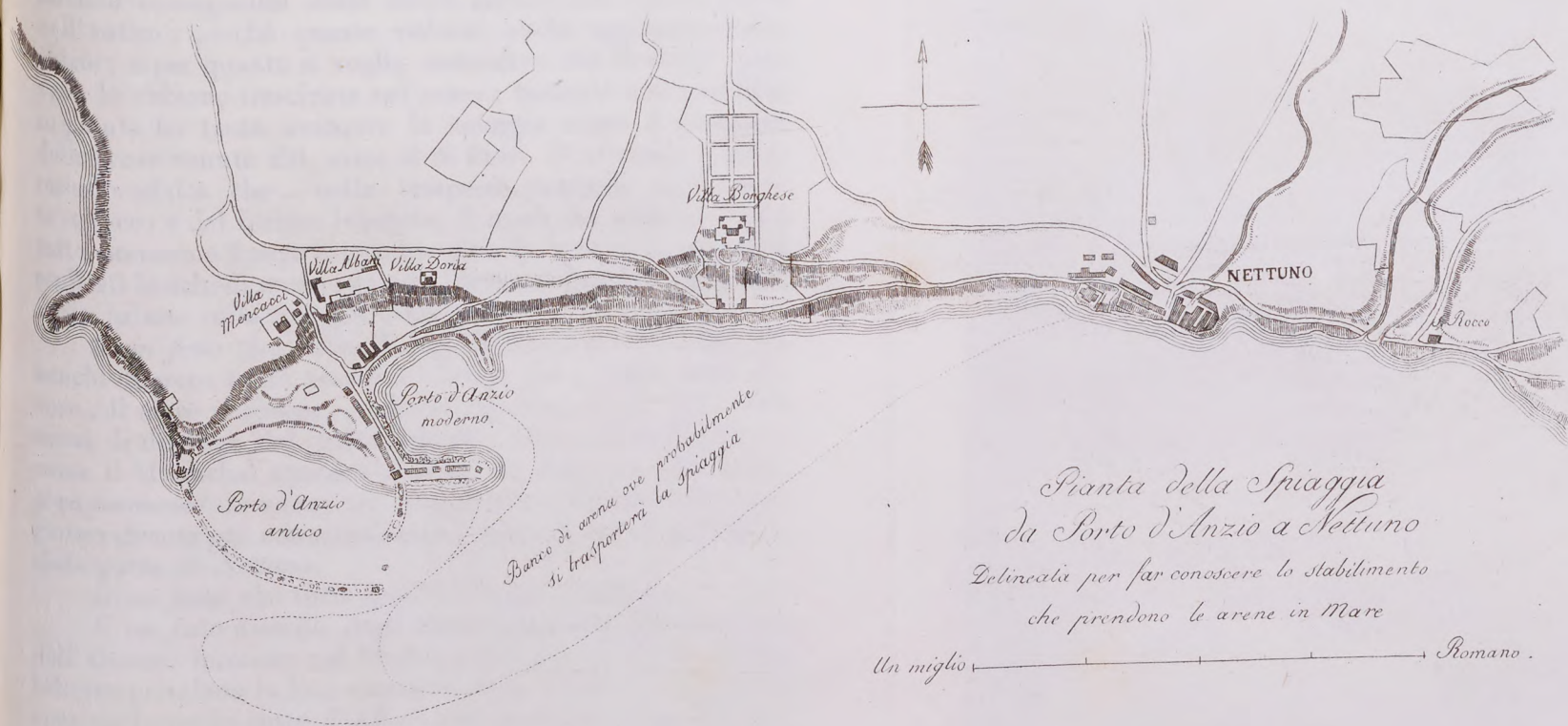
allo Stato, a Roma, alle provincie, dovrei qui dar fine. Però molte cose mi restano a dire, e le dirò perchè ormai la pietra è lanciata, e tanto è che io spiaccia ai contrari per dieci, come per otto.

Il primo riflesso che mi si presenta è il gravissimo timore che l' antico Neroniano debba facilmente colmarsi di arene al pari dello Innocenziano. Ad eliminare un tal dubbio, come vedremo assai fondato, i progettisti di Anzio gridano a tutta gola che l' interrimento dell' antico porto non avvenne per cagioni naturali ma per opera umana: e dicono ricolmo il bacino dei massi del molo rotto e devastato nelle incursioni dei barbari, e delle arene gettatevi negli espurghi del porto Innocenziano. Contro la prima parte di quest' assertiva, che non resta appoggiata ad alcuna pagina di storia ed è meramente gratuita, osservo in primo luogo essere inverosimile affatto che i barbari (per quanto barbari e crudeli) si prendessero l'inutile e faticosa briga di atterrare massi enormi che, mentre niun danno potevano loro arrecare, anzi comodo di approdo nelle frequenti incursioni, di niuna utilità era il distruggere. Che saccheggiassero, incendiassero, abbattessero città intere e luoghi fortificati è ben credibile e naturale, sia per esercitare una feroce vendetta di patita resistenza; sia per rinvenir l' oro di cui erano ingordi: ma che usassero altrettanto sopra i moli di un porto per semplice passatempo e solazzo, o questo sì che da mente umana non può concepirsi. E di fatti: anche il porto Trajano fu soggetto alle incursioni medesime: fu distrutto il superbo palagio e l' amenissima villa che Trajano vi aveva fabbricati e di cui Plinio il giovine ci lasciò memoria; furono atterrate le grandiose terme taurine: ma l'antemurale, ma i moli del porto rimasero intatti e rispettati (1). Or come

(1) *Il sig. estensore delle osservazioni anziate si burla della magistratura di Civitavecchia perchè in una memoria diretta a Nostro Signore (che con mala fede d' altrui gli venne alle mani, mentre non essendo pubblicata colle stampe, chi l' ebbe per*

dunque solo in Anzio si tolsero il veramente barbaro diletto di atterrarre il porto senza alcuna cagione? Conviene adunque ritenere piuttosto che, abbandonato a se stesso quel porto, deserta, vuota di abitatori la spiaggia, abbia facilmente ceduto all' azione delle tempeste terribili ed attive assai più della mano dei barbari; tanto più che la mano dell' uomo avrebbe atterrato il molo tutto *egualmente* al di sopra dell' acqua, e qui invece si scorge, che dalle fondamenta in moltissimi luoghi è distrutto, fino a far dubitare che fosse con più bocche costruito.

Nè può sentirsi con animo pacato ripetere che le arene le quali per due terzi lo hanno ricolmo e vi hanno formata una solida spiaggia, siano quelle stesse che dopo la costruzione del nuovo porto, scavate da questo, sono state riversate in quello. Imperciocchè è un fatto indubitabile che all' epoca in cui la s. m. d' Innocenzo XII fece costruire il nuovo porto, già gran parte di esso erra interrata, già la spiaggia erasi avanzata guadagnando sul mare. Di fatti leggesi nelle memorie dell' architetto Fontana che egli propose *di VUOTARE quella parte del porto antico di figura trapeziale già circondata dai muri antichi, che si crede fosse una delle darsene verso Nettuno*; ma che questo suo pensiero *fu rigettato con supposti falsi a Nostro Signore dicendo che io lo volevo impegnare A VUOTARE QUELLA IMMENSITA' DI TUTTO IL PORTO ANTICO* (V. Rasi somm. pag. 31.) Anche dalla *veduta e prospetto della spiaggia di porto d' Anzio nello stato in cui era nel* 1698 e che lo stesso Rasi ha riportata alla pag. 34 risulta manifestamente che già sin d' allora il porto era

presentarla e raccomandarla non doveva farne copia) *asserì che i sommi Pontefici solo da* 50 *anni a questa parte sono intesi alla conservazione del porto trajano. Egli è vero che i Papi molto e sempre han speso in Civitavecchia; ma è altrettanto vero che Essi non fecero che fabbriche sul porto che esisteva, e specialmente non restaurarono* l' antemurale, *poichè sono soli* 50 *anni che fu aperta la cava degli scogli che vi si gettano a salva guardia.*

Villa Borghese
Villa Albani
Villa Doria
Villa Mencacci
NETTUNO
Rocco
Porto d'Anzio moderno
Porto d'Anzio antico
Banco di arena ove probabilmente si trasporterà la spiaggia
Pianta della Spiaggia da Porto d'Anzio a Nettuno
Delineata per far conoscere lo stabilimento che prendono le arene in Mare
Un miglio Romano.

per due terze parti interrato e ridotto a spiaggia. Emerge similmente dalla pianta del Mareschal levata nel 1748 e dal confronto di essa che il Rasi si diè la cura di fare nella sua pianta l' anno 1832 (pag. 209) che nel 1818 erasi la spiaggia inoltrata di vari palmi; che il Linotte la trovò nel 1822, e lo stesso Rasi nel 1832 inoltrata ancora; dal che deduco che la spiaggia va ogni giorno dentro l' antico porto avanzandosi. Nè si dica che tali accrescimenti di spiaggia sono soltanto conseguenza delle arene gettate dal nuovo porto nell' antico; perchè queste vedonsi anche oggi ammonticchiate; e per quanto si voglia concedere che le acque piovane le abbiano trascinate nel mare; tuttavia non avrebbero potuto far tanto avanzare la spiaggia senza il concorso delle arene venute dal mare al di fuori. D' altronde è inverosimile affatto che, nelle tempeste suscitate dall' urente scirocco e dal furioso lebeccio, il mare che siede in fondo tutto arenoso e frange (siccome dirò fra poco) in grandi e replicati banchi di arena esistenti dinnanzi l'antico porto, non abbia balzate sulla spiaggia nuove arene.

È un fatto che tutto il capo di Anzio è circondato da banchi di arena tanto grandi e rilevati che, come testè diceva, il mare vi rompe, e che si ripetono a 50, 100, 130 metri di distanza dal porto attuale, come rilevò Linotte e come il Mareschal asserisce al num. 80 della sua relazione: *si va formando* INNANZI AI DUE PORTI *un banco che ogni giorno diventa più* CONSIDERABILE, *e che si stende già molto dalla parte di Nettuno*.

È un fatto che tutta quella spiaggia è arenosa.

È un fatto asserito dagli stessi progettisti che le acque dell' Oceano immesse nel Mediterraneo per lo stretto di Gibilterra prendono la loro corrente verso l' Est e, dopo aver spaziato lungo le coste d' Africa, si rivolgono verso l' Ovest lungo quelle dell' Italia della Francia e della Spagna: perlocchè la corrente nella costa d' Anzio è regolata *da levante e da scirocco*, e conseguentemente le arene che vengono da quella parte gettate nel mare dagli arenosi influenti e spe-

cialmente dal tacito Liri (come Orazio lo chiama) or Garigliano, radono quella spiaggia.

È un fatto che il porto Innocenziano avendo a levante la bocca diviene ricettacolo dell' arene.

È un fatto che il Neroniano a contatto dell' altro ha la bocca similmente *a levante.*

Ora da tutti questi innegabili fatti a parer mio discende che se il porto Innocenziano per essere in spiaggia arenosa e posto a levante è un ricettacolo di arene; non potrà non avvenire altrettanto al Neroniano che gli sta accanto ed è esposto egualmente alle correnti di est, e di sud-est, poichè *date le medesime cause dovranno conseguirne i medesimi effetti.* Che se oggi non è pienamente interrito e colmo di arene, ciò deve ripetersi dall' essere tutto aperto; essendochè le correnti entrando da levante ed uscendo da ponente non danno campo alle arene di tutte depositarvisi. Ma una volta che fosse tutto chiuso dal molo; parmi inevitabile che le arene debbano entrarvi colle correnti e mareggiate di levante e scirocco e depositarvisi. Amerò di conoscere una causa una ragione fisica per la quale ciò non debba accadere.

Intanto non è ingiusto che mentre gli avversari miei basano i loro ragionamenti sulle *ipotesi*, anch' io faccia altrettanto.

Non erano decorsi sei lustri dacchè Nerone aveva donata di quel porto la patria sua, e perciò esso era ancora in tutta la sua floridezza e splendore, quando Trajano correva alla deserta spiaggia di Centocelle e vi fabbricava il porto che può dirsi maraviglia dell' arte; essendochè quell' antemurale, veramente gigante, gettato quasi direi tutto ad un tratto nella profondità di oltre quaranta palmi di acqua senza alcun' appoggio alla terra, è opera da far sbalordire il più abile ed ardimentoso architetto. E a che quest' opera di spesa immensa? Le condizioni della navigazione non esiggevano allora, come neppur oggi esiggono, che ad una eguale distanza dal Tevere un' altro porto sorgesse: che quan-

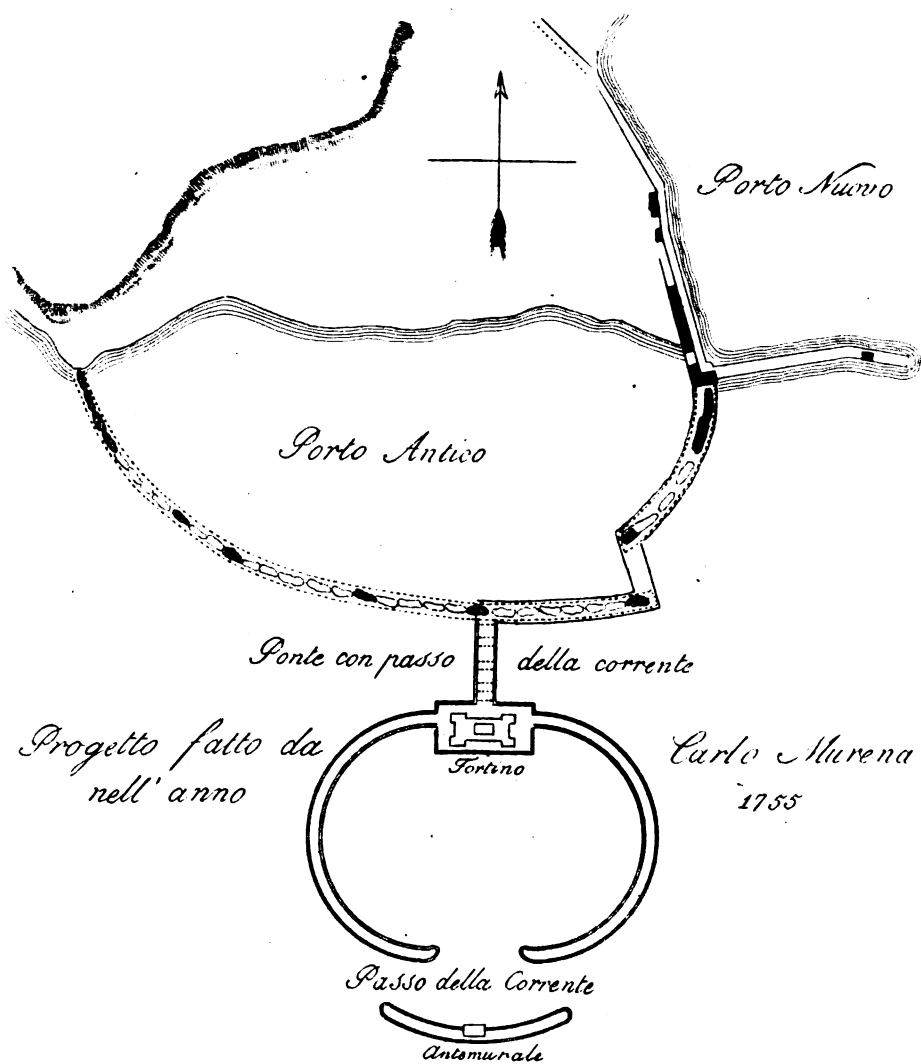
te triremi mai avesse potuto porre in mare la romana grandezza, tante nel Neroniano facilmente si comprendevano. Forse egli il fece per disfogare con quest' opera il suo genio attivissimo e delle arti belle amante? Ma egli aveva potuto esaurirlo nei sublimi monumenti che ci restano ancora, nella escavazione di un' altro ramo del Tevere, e meglio avrebbelo potuto in altri pubblici monumenti che abbellissero Roma e dei quali questa città non era mai sazia. Sarebbe mai vero che egli sin d'allora vedesse quanto difficile fosse ed astruso il preservare dall' ingombro delle arene non solo il porto Claudiano, ma il Neroniano ancora? Ed è ben plausibile che il grave difetto di quei porti conoscesse, e temesse non poco le arene; poichè mentre non gli sarebbero mancati luoghi più prossimi a Roma come Pale e Castronuovo (1) per gettarvi un porto simile al Neroniano; tuttavia sceglieva un luogo in fondo sassoso, ove non è un palmo d' arena, e può dirsi affatto nascosto, difeso essendo ampiamente dalle arenose correnti di levante e scirocco per la punta che molto sporge nel mare e che ora *Capolinare* è chiamata. Poi con savissimo consiglio, dubitando forse ancora di quella naturale difesa, lo formava con due moli che da levante e ponente il guardassero, e coll' antemurale due ingressi gli apriva, non solo perchè, qualunque vento spirasse, facile e sicuro le navi vi avessero l' accesso; ma perchè principalmente le correnti vi passassero e non dassero così campo alle arene di depositarvisi. È una ipotesi; ma ipotesi che ha saldo fondamento di verità nelle ragioni e negli effetti che ora vediamo, poichè se non fosse la *località* in cui è questo porto; *se capolinare* nol difendesse; se non avesse *due bocche*; potrebbe accertarsi con tutta franchezza che avrebbe subita una sorte eguale al porto Claudiano, al Neroniano, all' Innocenziano.

Ove pertanto si volesse provvedere alla men difficile conservazione di quel porto, converrebbe che fosse costrui-

(1) *Vedi Strabone ed il viaggio di Rutilio.*

to a modo del Trajano, cioè con due moli e l' antemurale. Non è mia questa opinione ma dell' architetto *Carlo Murena* che nel 1755 propose di costruirne uno men grande innanzi il Neroniano, formato a questo modo, *con passo della corrente* tanto sul davanti alle due bocche quanto sul di dietro all' attaccatura del porto antico, siccome vedesi nella pianta pubblicata dal Rasi nel somm. pag. 173 e che qui si riproduce. Tanto egli giustamente temeva il movimento delle arene e il considerare che *fino dalli più antichi tempi è da credersi che nulla meno di oggi* SIA STATA PRIVA D' OGNI NATURALE VANTAGGIO LA SITUAZIONE DI QUESTO PORTO! E soggiunge: *lo formarono grande gli antichi e per quanto fu loro possibile internato nel mare . . . Colla prima determinazione pensarono essi che il mare creatura vastissima distrugge facilmente ogni piccola opera che vi si faccia, poichè riempie gli angusti seni e sovverte li deboli ripari. Colla seconda si avvidero della necessità* DI NON AVERLO A PARO COLLA SPIAGGIA *sempre implacabile nemica dei porti come quella in cui il perenne copioso concorso delle arene non cessa mai di fabbricarne la ruina o con interrirli al di dentro, o col prechiuderne l'ingresso alle navi. Tutti per tal cagione li seni artefatti, le moli ed i ripari, se non avranno proporzionata la loro disposizione* ALLI GRAN MOTI DEL VASTO ELEMENTO, SICCHÈ POSSA, *senza cagionarvi impeto nelle tempeste*, METTERVI IL GIRO DELLE SUE ORDINARIE CORRENTI, *saranno, se non* INUTILI, *almeno* POCO DUREVOLI. E poco di poi: *quanto più cinti dalla terra sono li porti* ARENOSI, *tanto più difficili a conservarsi, e tanto più facili quanto più da quella* SEGREGATI, *per la ragione che le arene in qualsivoglia modo agitate, vanno sempre in fine ad appoggiarsi alla riva, ed in quelli siti più presto si depongono ove l'acqua è più quieta e meno attiva. Molto (come si è detto) era in mare avanzato l'antico porto*; POCHISSIMO LO È PRESENTEMENTE.

Sarebbe dunque meraviglia se, posti questi fatti, tuttavia quel porto non accogliesse nel suo seno le arene. E lo stesso estensore delle osservazioni Anziate, dopo avere

Porto Nuovo
Porto Antico
Ponte con passo della corrente
Progetto fatto da Carlo Murena
nell' anno 1755
Fortino
Passo della Corrente
Antemurale

enumerati questi fatti come cagione dell'interrimento dell' Innocenziano, non ha il coraggio neppur di asserire che non influiranno sui destini del Neroniano, il quale terrà anch' esso APERTO IL SENO ALLE CORRENTI ARENOSE DI SCIROCCO E DI LEVANTE, SENZA AVERE L'USCITA DA PONENTE.

Questo è un *timore* assai possibile ad avverarsi; ma ciò che è *certezza* la si è che nell' amplissimo porto Neroniano *non potranno entrare IN TEMPO DI TEMPESTA* i bastimenti piccoli e grandi, e specialmente i grandi. Non inarchino le ciglia coloro che, senza aver mai veduto il mare, ed ignorando cosa siano vele e timone, sentenziano a morte il porto di Civitavecchia dicendolo atto a contenere barche pescarecce soltanto. Sì! Il vostro magnifico porto sarà inutile al primario e più importante oggetto cui debbe servire, quello di porgere ricovero alle navi sbattute dalla tempesta. E ciò per due fortissime ragioni. La *prima*, perchè in tutta quella spiaggia esistono *banchi di arena* che *circondano* tanto l' antico quanto il moderno porto; la *seconda* perchè essendo la spiaggia tutta *bassa* non permette ai naviganti di *avvistarla* e vedere la precisa situazione del porto per poterlo afferrare. M' ingegnerò di dare una spiegazione per coloro che ne abbisognano.

I banchi di arena fanno in mare presso a poco quello che gli scogli vi fanno. Il mare commosso vi urta furiosamente, rimbalza, spumeggia, ed urlando indietreggia per tornare sdegnoso con più impeto ad assalirli. Come faranno i bastimenti a salvarsi se dovranno traversar quei *frangenti*? Questa voce nella nostra lingua suona per se stessa grave pericolo, e per metafora tolta appunto dai frangenti di mare, si usa ad esprimere un accidente pericoloso e difficoltoso. Nè v' ha cosa che tanto temano e fuggano i naviganti quanto il mare ove frange. Nel grande oceano dove le onde che si accavallano a guisa di monti (sicchè può dirsi veramente: *hi summo in fluctu pendent, his unda dehiscit*) non frangono; non è tanto terribile e spaventosa la procella quanto nei mari che frangono e canuti fla-

gellano la sponda. Se dunque tutto all' intorno del capo di Anzio sono frangenti, tenete pure per fermo che ogni più ardito nocchiero, anche colla morte alla gola, ne fuggirà spaventato, e piuttosto che assalirli tentarli per prender porto, correrà alla discrezione del mare dei venti. Chiedetene ai naviganti, ai pescatori, ai marinai delle *paranzelle* che stanziano in Anzio e che di queste faccende son dotti più degli architetti, degl' ingegneri, ed udrete ch' io mal non mi appongo.

Nè è già possibile di evitare quei banchi, sia notandone la precisa situazione nei portulani e nelle carte, sia tenendo un pilota pratico della loro esistenza e che in tempo di tempesta sarebbe impossibilitato ad agire; perchè essi variano tutto giorno stazione, ed ora qui, ora colà si trasportano, ma non spariscono mai. Perlocchè ben io posso a tutta ragione ripetere quella sentenza del Boscovich di cui male a proposito i Neroniani fan pompa, che cioè *il vincere la natura in un sito così arenoso* CHE TENDE A UNA CONTINUAZIONE DI SPIAGGIA NON INTERROTTA, IN UN LUOGO DOVE NON SONO SCOGLI CHE LA INTERROMPONO, LO STIMO AFFATTO IMPRATICABILE, QUALUNQUE SPESA VI SI ADOPERI. (Rasi, Somm. pag. 170.)

Non basta! Recatevi in mani la pianta del Mareschal pubblicata dal Rasi nel Sommario a pag. 158. Osservate quei banchi di arena segnati colle lettere R. FF. P. GG. che sin d' allora (cento anni or sono) esistevano. Prendete l' altra pianta del Rasi a pag. 202 *delineata per far conoscere lo stabilimento che prendono le arene*; e vedrete che la spiaggia a levante dell' antico porto va tanto inoltrandosi in mare che tardi o tosto chiuderà l' unica bocca di quello (V. la pianta annessa). Nè si dica che il Rasi tribuì quell' effetto *alla interruzione della corrente prodotta dal molo Innocenziano*, perchè, sia pur così, avverrà uno de' due effetti. O si lascerà sussistere il molo Innocenziano, e quando questo sacco (che oggi serve di *bariera* alle arene e di *sentina* all' antico) sarà ricolmo, necessariamente la spiaggia si trasporterà dove il Rasi ha indicato e ne chiuderà la bocca: o si distruggerà, ed

in tal caso le correnti di levante che corrono la spiaggia, radendo il molo Neroniano a levante sino alla bocca entreranno insieme colle arene per quella, e vi si depositeranno perchè non troveranno esito alcuno a ponente. E in verità non saprei lo perchè le arene giunte colle correnti alla bocca del porto Neroniano dovessero *saltare*, e rispettarlo più di quello che coll' Innocenziano abbian fatto. Sarebbe questo un bel fenomeno di cui attenderò anziosamente la spiegazione.

Veniamo alla *seconda* cagione per la quale io credo che in tempo di tempesta le navi non potranno afferrare quel porto. I naviganti in alto mare si valgono della bussola per la direzione; ma quando debbono atterrarsi e prender portò, tengono più conto dei segnali in terra che della bussola. Un monte per esempio che possono avvistare da lontano e di cui conoscono la precisa situazione serve loro di sicurissima scorta. Ora quando il cielo è fosco, ed il mare in burasca, sollevansi tali vapori dalle onde, sicchè a breve distanza contendono la vista della terra, se non sia di molto elevata: quindi ove non siano luoghi e monti da servir di *segnale*, è grave pericolo per una nave il diriggersi al porto perchè lo sbaglio, anche di poco, potrebbe far sì che si trovasse, anzichè sulla bocca del porto, in luogo da cui fosse impossibile di sottrarsi e deviare. E appunto Anzio manca di alcuno di questi *segnali* dai quali in gran parte dipende degli approdi la facilità, la sicurezza.

E l' avere una sola bocca, lo renderà difficilissimo all' accesso in tempi di burasca, perchè non con tutti i venti vi si potrà entrare. Eppure l' estensore delle note osservazioni asserisce che il porto di Civitavecchia, *artificiale tutto*, *non è facile ad afferrarsi*. Che posso rispondere a quest' assertiva? Che *il cieco non giudica dei colori*: che più facilmente entra in casa chi ha *due* porte *due* scale, di quello che chi n' ha sol *una* !!! E una nuda assertiva contro un fatto positivo innegabile, qual' altra risposta meritare po-

trebbe? VEDREMO quale sarà più facile ad afferrarsi, il Trajano, o il Neroniano, se questo pure risorga. In questi giorni un capitan *Maddalena* anconitano, carico di merci da scaricarsi in Anzio, essendo il vento di scirocco, corse a rifuggiarsi in Civitavecchia. Interrogato del perchè non entrasse in Anzio dove era diretto, rispose che vorrebbesi un pazzo per azzardare di avvicinarsi a quel porto in tempo fosco, e con mare, perchè è *circondato da frangenti*, *e non ha segnali di spiaggia*. Ecco cosa ne pensano i marini a dispetto degl' Ingegneri e dei progettisti.

Vorrei parlare della spesa; ma i nostri contrari sdegnano di ricever consigli; ed han ragione perchè i progettisti debbono essere sconsigliati. Tuttavia noterò che l' Ingegnere Linotte nel 1822, calcolata la spesa per *approssimazione* (che vuol dire minore del vero) fondata però *sui prezzi elementari approvati e dedotti dall' esperienza* la fece ascendere a scudi 673,150, 59 (Rasi, Somm. pag. 183) e la ch. me. dell' eminentissimo Cristaldi allora tesoriere, uomo di finissimo tatto in cose di finanza e che conosceva per prova quanto fiduciare si possa sulle perizie in prevenzione, se ne burlò altamente dichiarando *erronei i calcoli degli ZELANTI e degli ANTIQUARI* (luogo sopracitato pag. 189) affermando che non basterebbe UN MILIONE. Che se a tanto in quell' epoca si reputò ammontare la spesa, che sarà oggi dopo *ventiquattro anni* di guasti che si accrebbero in ragione composta del tempo? Si tratta di FONDARE nell' acqua, di lavorare nel MARE. Quante volte si vedranno devastati in un' ora i lavori di un mese, ed inghiottite le migliaia dal mare! Provateci. E i sassi tanto necessari al fabbricare, e gli scogli indispensabili a garantire i moli dall' impeto delle onde, dove si prenderanno? A monte Circèo i primi, a Civitavecchia o a Terracina i secondi . . . la è cosa di poco momento (1).

(1) *Nerone fabbricò i moli coi mattoni. Ragion di più per credere che dalle tempeste fossero facilmente distrutti. Anche*

Similmente sembra cosa lievissima ai progettisti di Anzio quel trattarsi di *nuda spiaggia* in cui NULLA esiste di ciò che è indispensabile per farne una città, e città commerciale. E l'estensore delle osservazioni Anziate, quasichè a' dì nostri potessero sorgere le città per magico incanto, si dà a credere che *fatta insieme al restauro Neroniano alcuna fabbrica indispensabile per il governo del porto, del resto* NON SAREBBE A PRENDERSI VERUNA CURA *mentre li mercadanti che colà son tratti dove il traffico co' suoi lucri gl' invita, darebbero tantosto opera per lo fornimento di quelle cose che la navigazione e il commercio addimandano, costruendo altresì casamenti e quant' altro fa di mestieri per accogliere un novello popolo. Non poche marittime spiagge* (prosiegue) *avuto il porto e le fabbriche al regime di esso indispensabili, sono ben tosto cresciute in commercio e popolazione e di città presero forma*: ed allega l' esempio del porto di Nizza che dice costruito nel 1750.

In verità che, queste parole in leggendo, mi sembra di leggere alcuna di quelle festevoli novelle atte ad intrattenere i fanciulli nelle lunghe sere d' inverno.

Ho sempre creduto che il commercio sia capace *d' ingrandire* le città, di *accrescere* le popolazioni CHE ESISTONO; ma non possa crearle nelle spiagge deserte, e portare le popolazioni dove affatto non sono; perchè il commercio è un' ente morale che consiste *nell' azione degli uomini*, e quindi non può sussistere senza di essi. Odessa che può dirsi la città del miracolo, dal 1803 in poi cambiò totalmente di aspetto; ma Odessa *esisteva*; era una *città*; aveva un *commercio*; *e case* nelle quali potè accogliere i nuovi venuti. Nizza del cui esempio vi giovate fuor di proposito, non era nel 1750 una spiaggia disabitata, o di poche

prima che sorgesse Roma Anzio aveva il porto. Strabone dice che ai tempi di Augusto non se ne aveva più indizio alcuno. Sarebbe mai vero che quella spiaggia fosse di sua natura importuosa *come la dice Strabone?*

capanne siccome è Anzio, ma città popolosa, *capo della contèa del suo nome*. Ommettendo di parlar del suo stato in tempo degli antichi romani che la dicevano *Nicaea* e delle molte vicende cui fu nei bassi tempi soggetta, niuno ignora che nel 1538 vi si tenne un congresso fra il papa Paolo III, l'imperatore Carlo V e Francesco I di Francia: che nel 1691 fu presa da Catinat per Luigi XIV e restituita nel 1696 al duca di Savoia: che ripresa dal maresciallo Berwich nel 1705, pel trattato di Utrect del 1713, tornò sotto l'antico dominio: che nel 1744 (epoca che si riferisce alla pretesa edificazione del porto) il suo porto già da tempo antico esisteva, e se non avesse esistito, vi era già una popolazione non piccola, che potè usare del vantaggio del porto e chiamarvi il commercio. In Anzio voi volete fare tutto al rovescio: è il commercio in speranza che dovrà chiamare la popolazione e specialmente i commercianti. Ed oh bellissima idea! I commercianti recatisi di volo ad Anzio, abiteranno, a guisa di beduini, *sotto le tende*, *sino a che* ABBIANSI FABBRICATA LA CASA e le cose di cui il commercio abbisogna, nelle quali dovranno impiegare *il denaro* che gli è *necessario per commerciare*! Così invece di commercianti avrete possessori di case! Eh via! questi son sogni! Come fabbrichereste il porto, sarebbe mestieri che fabbricaste le case, e ciò che serve al commercio, e quindi, offrendone l'uso *gratuito*, almeno per un qualche tempo, induceste gli *Eutichi della castagna* e simili ad abitarvi, o radunaste una colonia. Imperciocchè, altrimenti il commercio sarebbe fatto dai meloni, e dai cocomeri che in copia ora vegetano nel celebre porto Neroniano (1).

(1) *Il Sig. Pontani panegirista di Anzio dice* La costituzione materiale di un porto non basta; ma è duopo di gente a popolarlo, una città a sostenerlo, una campagna intorno ad essere colonizzata: bisogna queste cui nella presente condizione di cose non si potrà facilmente rispondere.

In Civitavecchia le case, è vero, sono minori del bisogno per la sempre crescente popolazione; ma pure chi viene trova ove sedersi e coricarsi; ma pure i viaggiatori che coi primi vapori vi giunsero trovarono dove ospitare; e non furono ricettati in una capanna. E le fabbriche ogni dì si vanno innalzando, e le esistenti si accrescono. Negozianti esteri venuti a stabilirvisi han trovati magazzeni e case per esercitarvi l' industria loro. Che se dimani per le accresciute relazioni commerciali, pel beneficio della strada ferrata, per la communicazione con Ancona, altri troveranno utile di trapiantarvisi, non mancherà loro un tetto; come oggi non manca chi riceve le merci se altri ve le voglia spedire. Così le sapienti e paterne cure dell' Ottimo Principe che ci governa permettano l' atterramento delle mura di fortificazione come in pochi anni s' avranno qui case e magazzeni maggiori del presente e del futuro bisogno (1).

Duol molto agli anziati che si ragioni della malsania dell' aria che specialmente nella state e nell' autunno vi regna. L' estensore delle loro osservazioni vorrebbe che si credesse il contrario allegando non esistere in Anzio e Nettuno le cause che la producono. Esistano però queste cause o non esistano, è un fatto di cui può chi voglia fare esperimento; siccome è un fatto che la popolazione non si accresce, come appunto avviene in luoghi di aria malsana. Quindi il sig. architetto Pontani che sebbene inclinato alla

(1) *Lo spesse volte lodato estensore osserva essere contradizione nel volere atterrate le mura e conservata la franchiggia: ma egli non sa distinguere mura di fortificazione da semplici mura. Anche Livorno atterrò le mura di fortificazione e conservò la franchigia, perchè un muro di cinta o di finanza fu sostituito alle fortificazioni. Ecco cosa chiede Civitavecchia. D' altronde la inutilità delle fortificazioni è omai conosciuta in tutta Europa dopo i fatti d' Anversa e S. Giovanni d' Acri. Ciò che il Governo spese recentemente non fu nel restaurare le mura, ma nel fare delle nuove fortificazioni nel porto.*

restaurazione di quel porto, non ne dissimula le difficoltà immense, non ha dubitato di conscenziosamente asserire *che dove pure dalle sue rovine si suscitasse l' antico porto Neroniano*, *avrebbe anch' esso oggimai una spiaggia divenuta* DESERTA, INOSPITALE, MALIGNA, (pag. 26) (1).

Queste ragioni, se amor di patria non mi accieca, pajonmi assai gravi e tali da scoraggiare qualsivoglia proggettista, o almeno da fargli grandemente dubitare 1. che il porto Neroniano possa conservarsi dopo la sua ripristinazione, e non venga ad essere ingombrato dalle arene. 2. che possa in tempo di tempesta dare accesso alle navi, e così servire al suo scopo primario: 3. che le enormi spese (immensamente più gravi di quelle che o fanatici, o interessati in causa propria van predicando) siano adequate alla utilità che potrà trarsene. Chi poi volesse assumerne l' impresa, oltre le suddette considerazioni, dovrà por mente AL TEMPO assai lungo che quello richiede primachè possa ritrarne utilità alcuna. Che il riedificare un gran porto, e provvederlo di tutto il bisognevole perchè dia una rendita; fabbricare una città; indurvi gli abitatori, avviarvi il commercio non è l' opera nè di mesi nè di anni, ma di lustri e non pochi. Ed intanto; qual frutto potrà aversi dalle ingenti somme impiegate? E che sarebbe se l' esito non corrispondesse alla speranza, se viste tanto grandiose riuscissero al nulla? E meno male se la gigantesca impresa venisse assunta dagli esteri, perchè non impoverirebbe lo Stato; ma il gran male se si assumesse dai nostri, e peggio se vi si chiamasse, come pure si cerca, IL POPOLO; perchè se l' impresa andasse fallita, il disastro percuoterebbe le classi indigenti alle quali il pri-

(1) *Che a tempi antichi Anzio fosse popolatissima, non è buon argomento per dire che oggi l' aria vi è buona. In tutta la spiaggia erano città popolose; eppure in tutta la spiaggia l' aria è malsana; ed è stato sempre oggetto di dotte ricerche il sapere come gli antichi potessero vivervi, poichè l' aria di allora non poteva essere diversa da quella di oggi.*

varsi di soli cento scudi accozzati in cinque anni sarebbe sensibilissima perdita.

Non io con questa osservazione voglio contradire al progetto della rispettabile società *principe Conti e C.* col quale si chiama *il minuto popolo* a concorrere alla impresa delle strade ferrate. E sebbene divida l' opinione del sig. PETITTI nel credere pericoloso questo espediente di raccogliere capitali per azioni *di piccola somma*; tuttavia non tanto son mosso a temerle dalle gravissime ragioni da esso addotte (1) quanto dal considerare che, non essendo CERTA l' utilità da ritrarsi da simili imprese, vorrebbe pru-

(1) *Ecco a tale proposito quel che ne dice il signor* Petitti *in una lettera inedita diretta al chiarissimo monsignor* ROSANI *in data* 8 *settembre* 1846 *e della quale parla nell' altra* 15 *diretta al sig. Angelo Ferlini, inserita nel n.* 9 *del giornale* le strade ferrate.
" 8. *Confesso che ad onta del recentissimo progetto nazionale*
„ *della società principe Conti e compagni, che ricevo mentre scri-*
„ *vo la presente, il qual progetto, massime per l'origine da cui*
„ *deriva, voglio credere ideato con ottime intenzioni e nel pen-*
„ *siero evangelico di* beneficare il popolo, *sono tuttavia poco fa-*
„ *vorevole alle società per azioni di* scarsa somma *versata in* mol-
„ te rate *perchè molti esempi di Gran Brettagna, Francia, e*
„ *Lamagna mi han posto in sospetto contro cotesto spediente di*
„ *raccogliere capitali, per cui si fa poi salire dai direttori del-*
„ *le imprese ad arte il prezzo delle azioni, si assorbono le mi-*
„ *nute economie distraendole dalle casse di risparmio cui prima*
„ *erano collocate, e si appicca con tal sistema la febbre* del gio-
„ co di borsa *al popolo minuto (già troppo travagliato in Italia*
„ *da quella del* giuoco del lotto) *per modo che realizzati dai so-*
„ *li grandi banchieri, padroni della borsa, ingentissimi utili, re-*
„ *sta al popolo la sola realtà delle perdite derivanti dalle de-*
„ *cadute azioni. Tutto questo forse sarà scansato nella ideata*
„ *società, della qual cosa non posso giudicare dalle sole poche*
„ *pagine pubblicate nell'* Artigianello. *Ma prego e scongiuro chi do-*
„ *vrà approvare il progetto* a ben avvertire *alle cautele, perocchè,*
„ *anche supposti, come suppongo* incapacissimi *gli autori di esso*
„ *di fini* men retti, *se offerisse* all' opera altrui *campo di agio-*
„ *taggio, converrebbe andar ben guardinghi nell' accoglier cosa*
„ *in* apparenza *ottima* in realtà *pericolosa.* „

denza che se ne allontanassero quei cittadini ai quali sarebbe grave ogni piccola perdita: che il perder dieci per chi ha mille è cosa di lieve momento; gravissima per chi non ne ha dieci. Quindi maraviglio il come quella Società, che pure è mossa dal lodevole desiderio di giovare alle infime classi del popolo, voglia trascinarle ad una impresa tanto DUBBIA E PERICOLOSA, quale si è quella del ripristinamento del porto Neroniano. Mi lusingo però che volgendo le sue benefiche viste ad imprese di una utilità se non certa, almeno assai probabile, distoglierà il pensiero da una gigantesca utopìa che sta a livello di un giuoco di azzardo.

Tornando più strettamente al mio proposito, egli è indubitabile che, ove Civitavecchia abbia la strada ferrata che si unisca a quella di Ancona presso Roma, e perciò all' Adriatico ed alla capitale, è tale lo stato delle cose che ad Anzio poco o nulla resta a sperare. Imperciocchè consentono anche i progettisti di Anzio (e come potrebber niegarlo contro la palpabile evidenza ?) che per le provenienze di *Ponente* avrebbe questo porto sul Neroniano la preferenza. Ma perchè potesse Anzio contare sulle provenienze di *Oriente*, oltrechè militano le ragioni addotte di sopra, è da considerarsi che il commercio di Oriente *non è attivato*, e molto resta a farsi per attivarlo siccome osserva il sig. *Petitti* nella sua grand' opera alla pag. 30 e seguenti. Perchè adunque Anzio possa nudrire anche una speranza, hanno a verificarsi delle speranze, poichè il passaggio dell' Istmo di Suez non è peranco fuorchè una speranza. E intanto ? E intanto il suo gran porto rimarrà inutile, come inutili ne sono i frantumi.

Al contrario Civitavecchia non ha bisogno di tanto, e le basta *la sola strada ferrata* per risentire una utilità istantanea, certa, grande: perchè il suo porto esiste bello, e sicuro, e capace di accogliere un commercio dell' attuale centuplicato. Ha una città fiorente che s' ingrandisce ogni giorno di case, e di popolazione, e s' ingrandirà maggior-

mente se la sovrana beneficenza permetterà che si dilati il circuito delle sue mura ; di che si hanno le più consolanti speranze ; ha corrispondenze commerciali ed approdi di navi e di piroscafi che scaricano ogni giorno passeggieri e merci. Il costruire questa strada ferrata adunque è impresa d'immancabile riuscita e di utilità certa, poichè mentre la strada da Anzio a Roma oggi non rende un' obolo , quella di Civitavecchia nel trasporto dei passeggieri e delle merci , rende attualmente annui scudi ben *centomila* , siccome potrò provare a qualsivoglia incredulo o male intenzionato. E mi è noto che una società nella quale si comprendono alcuni veggenti negozianti romani, ponendo a base la spesa di costruzione in *due milioni*, ha calcolato che questa strada a ruotaie darebbe il profitto del 16 per cento. Per chi adunque voglia speculare in strade ferrate , questo tronco da Civitavecchia a Roma è il più utile che possa esservi nello Stato Pontificio dopo quello dell' Emilia. E che importa all' impresa di fare miglia *venzette* piuttosto che *quaranta*? Se l' utilità stesse nel costruire il minor numero di miglia, sarebbe più utile il fare la strada sino ad *Albano* , piuttostochè sino *a Ceprano* e *Napoli* ! È una ragione questa ? Eppure con simili baie si vuole imporre a Roma e venderle lucciole per lanterne facendole credere che dove la distanza di aria è di *trentasei* miglia può aversi una strada di *venzette*, e che profittando di quella di Napoli, sole *venticinque* se ne faranno (1).

Ma è tempo omai di por fine a questa troppo lunga , forse insulsa , e certamente a molti misgradita risposta. Se non che ho promesso di spendere qualche parola

(1) *È specioso ciò che si dice nelle osservazioni Anziate , che la strada ferrata di Anzio è necessaria a Velletri a Frosinone , insomma alla provincia di Marittima e Campagna. La strada Anziata non è necessaria nè utile ad alcuno , ed appena alla meschinissima Nettuno. La provincia di Marittima e Campagna avrà la strada di Napoli e questa basterà al suo ben essere , nè abbisogna del tronco di Anzio.*

sul progetto di dare al porto di Civitavecchia un lazzaretto ed un' altro porto nella *punta del pecoraro.*

Sin dal 1843 la Camera di commercio propose al governo di costruire nel luogo sudetto il lazzaretto. Essa volendo concorrere colla città alla spesa, non esiggeva dall' erario alcun notevole sacrificio che potesse menomamente alterarne l' economia. Dimandava che le si cedessero gli scudi 2500 che l' erario annualmente percepisce dalla città e dal commercio, e che una parte delle somme poste in preventivo per i restauri del suo porto venisse erogata nella costruzione del molo. In tal modo l' erario non veniva a spendere che scudi 2500 annui *più del consueto.* Avendo Ancona ottenuta la cessione degli scudi 4000 che paga pel titolo stesso, onde costruire l' arsenale, sembrava che Civitavecchia dovesse ottenere altrettanto per costruire il lazzaretto più interessante per Roma e per lo Stato. Confrontando il sacrifizio che farebbe l' erario nella cessione degli scudi 2500 con quello della perdita di anni 99 dei diritti di ancoraggio nella ricostruzione del porto Neroniano, si vedrà qual gli torni più a conto. I diritti di ancoraggio calcolati alla rendita attuale di annui scudi 12000, danno l' enorme somma in anni 99 di 1,188,000: invece la camera chiede il meschino sacrifizio di scudi 50,000 divisi in venti anni, e ve ne aggiunge 30,000 de' suoi (1).

L' utilità è maggiore nel costruire il nuovo porto e il lazzaretto. Difatti. Vuolsi un gran porto? Quello alla punta del pecoraro è *grande* non meno del Neroniano, egualmente *sicuro*, *di maggior fondo*, *di più facile costruzione ed accesso*, *di certa riuscita.*

(1) *Nota Rasi che i diritti marittimi nell' anno* 1832 *in Anzio ascesero a scudi* 2059. 20½ *Somm. pag.* 214. *Supponendo anche questa tenue somma, l' Erario perderebbe più col cederla per Anzio, che col rilasciare a Civitavecchia gli scudi* 25000.

Appena costruito darebbe coi diritti di ancoraggio e di lazzaretto una rendita all'erario maggiore del frutto delle somme impiegatevi, poichè Civitavecchia nulla vuole per se e lascia ogni profitto al governo: il porto Neroniano non gli darebbe rendita alcuna fuorchè dopo 99 anni; se pure può dirsi tale, siccome osservai, mentre non sarebbe che togliere gli ancoraggi al porto di Civitavecchia, e non mai creare una utilità una rendita non sperabile in altro modo.

Formando questo porto si *accrescerebbe* l' utilità *esistente*, e non si *disfarebbe* o renderebbe *minore* per creare una utilità *inesistente*.

Il governo sarebbe *sempre* il proprietario del porto, e non dovrebbe durante un secolo spogliarsene per lasciarlo in mani de' privati e forse degli esteri.

Esso non sarebbe una rada, come vantano i neroniani, ma un vero porto; e non distante dall' attuale due o tre miglia, come asseriscono, ma solo *un miglio ed un quarto*.

Il molo potrebbe costruirsi con somma facilità e poca spesa. La natura lo ha già formato da non potersi distruggere, e val più quella secca naturale di vivo e compatto masso, che non tutti i giganteschi laterizi frantumi del Neroniano.

I sassi, gli scogli smisurati, tanto necessari alla esistenza di un molo, non s' hanno a torre alla distanza di QUARANTA ED OTTANTA MIGLIA, ma stanno alla distanza di 800 metri soltanto, e si possono trasportare per terra con facilità somma.

E qui voglio annotare la profonda cognizione degli anziati in tali faccende. Il loro estensore chiama *artificiale* la nostra *rada* che baserebbe sopra una secca naturale a ridosso della quale anche adesso potrebbero le navi rifugiarsi; quando i moli neroniani sono veramente ed intieramente *artificiali*, comecchè fondati sull' *arena*. Così si burla dei *muraglioni* come se il Neroniano non dovesse aver-

li: e *delle scogliere* che dice *opere dispendiosissime* e delle quali anche quello abbisognerà assolutamente. Ecco, lo ripeterò, come s' impone a chi nulla sa di queste bisogne!

Finalmente è a considerarsi che l' opera progettata alla punta del pecoraro, offrirebbe il risultato di DUE UTILITA' *in una*, cioè un grandissimo *porto*, un importantissimo *lazzaretto.* Si disputa in Europa sullà qualità della peste e di altre malatie, se cioè siano comunicabili, contagiose, attaccaticcie, o nò, per dedurne o esluderne la *necessità dei lazzaretti.* Il sig. Petitti, osservando che molte cautele sanitarie sono esuberanti, dichiara che *l' ommetterle leggermente per sola avidità di guadagno e per tendenza a novità* sarebbe *grave imprudenza cui i governi non dovrebbero trascorrer mai* (pag. 29). In quanto a me, ritenendo che le teorie scientifiche in opposizione alla esperienza ai fatti parlanti, siano piutosto un abuso della scienza e della ragione vorrei, seguendo la parte *più sicura*, non adottare l' opinione del *nessun contagio* che quando fosse *dimostrata* DAL FATTO: perchè nello stato attuale delle cose il non credere al *contagio* parmi un' estremo eguale a quello di credere alle *manipolazioni* alle *unzioni appestate*: perchè l' *incredulo* sta a livello del *troppo credulo.* E piacemi di avvertire su tal proposito che il XIV congresso degli scienziati francesi tenuto in quest' anno a Marsiglia si è solennemente pronunciato per la *contagiosità della peste* e per la utilità delle quarantene: dal che deduco che non solo sarebbe utile ma necessario che lo Stato Pontificio avesse sul Mediterraneo un buon lazzaretto.

Ad onta di tutto ciò, se pur vi saranno inglesi o statisti, savi o pazzi che vogliansi azzardare all' impresa di ricostruire il porto Neroniano; se la saviezza del governo crederà *equo* di *danneggiare*, come dice giustamente il chiarissimo signor Cialdi (Album 1846, n. 33) *gli enti esistenti per favorire i possibili* (e forse impossibili) *e rovinare il commercio di una fiorente città marittima* per *erigerne un'altra dai fondamenti* (quando quella può tanto megliorarsi

con poco) *e sacrificar senza pro enormi capitali* (compromettendo anche i risparmi dei poveri come avverrebbe col progetto della società del principe Conti) Civitavecchia chinerà la testa attendendo dal tempo e dalle circostanze la medicina al male.

Civitavecchia 12 ottobre 1846.

Benedetto Blasi.

PROGETTO

Per la costruzione di un lazzaretto e di un molo alla punta del pecoraro presso il porto di Civitavecchia presentato sin dall' anno 1843 *dalla Camera di Commercio di quella città.*

Niuno è che non sappia di quale e quanta utilità agli Stati siano i lazzaretti. Per essi, nel mentre si tutela la pubblica salute preservando le nazioni dal terribile flagello della peste, si provvede a che il commercio, non ultima sorgente di ricchezza e prosperità degli stati, non cessi. Quindi nell' attuale sistema di Europa non è sperabile l' esistenza di prosperoso non interrotto commercio in luogo in cui non esista lazzaretto. « NON PUÒ ESSERVI ALCUN PORTO DI MARE (dice il senatore Azuni nell' aureo Dizionario universale della giurisprudenza mercantile alla voce *Sanità*) *che abbia stabilita una communicazione cogli scali del levante e colle coste di Barberìa*, *od* A CUI IL SOVRANO ABBIA ACCORDATO IL PRIVILEGIO ESCLUSIVO D' ESSERE IL LUOGO DI DEPOSITO PEL COMMERCIO, *che non sia a tal riguardo*, *il centro per quello di tutto il suo regno e de' circonvicini*, SENZACHÈ *nel medesimo o alla portata di esso* VI SI STABILISCA UN LAZZARETTO. *Gli stati del Gran Signore e della barberìa*, *le coste dei quali formano più della metà di quelle che*

bagna il mare Mediterraneo, sono mai sempre infestate dalla peste. Scorre essa quelle vaste regioni senza estinguervisi ; non cessando giammai di comparire in qualche parte, e di riprodursi quindi in un' altra. Egli è dunque ESSENZIALE *e medesimamente* INDISPENSABILE PER TUTTI I PORTI DEL MEDITERRANEO *nei quali non è, con ragione, adottato il dogma della fatalità, di prendere le precauzioni più efficaci onde garantirsi assolutamente da questo terribile flagello della specie umana, senza di che è duopo rinunziare alla metà almeno della massa totale del commercio del* LEVANTE, *contentandosi di comprare da terza mano i generi ormai necessari che ne provengono.* » Egli è innegabile che Marsiglia, Genova, Livorno e Malta sono divenute città fiorentissime, principalmente per esservi stabiliti dei lazzaretti primari.

L' utilità dei lazzaretti adunque sotto due punti vuolsi considerata 1.° quello della sanità pubblica, legge suprema degli Stati; 2.° quello della prosperità del commèrcio. Lo stabilire un lazzaretto in Civitavecchia sarebbe utilissimo ad ambedue questi oggetti. L' accresciuta e sempre crescente facilità delle communicazioni mediante i battelli a vapore, ha fatto di Civitavecchia un porto interessantissimo ed altrettanto pericoloso per ciò che riguarda la pubblica salute : imperciocchè può considerarsi come il primo scalo pei bastimenti che provengono di levante. Priva di lazzeretto, ad ogni rumore di peste, grave e fondato è il timore che vi si appigli e quindi infesti lo Stato. Sulle porte ed a contatto immediato della capitale, chi potrebbe preservarnela ? Quindi vedemmo negli anni decorsi agitarsi la paterna sollecitudine del governo nell'approssimarsi del kolèra e provvedere alla meglio uno stabilimento che sebbene non fosse che una larva di lazzaretto, pure dava esca alla speranza di bramata preservazione.

Nè si dica che nei casi di timore si respingono le sospette provenienze. Questa legge di necessità, difficilissima ad essere scrupolosamente eseguita, non somministra che un debolissimo riparo al male. I casi non infrequenti di necessaria eccezione la rendono elusoria e vana. Un ragguar-

devole personaggio che abbia duopo di approdare: una nave sbattuta e lacera dalla tempesta impotente a proseguire il camino: un' equipaggio mancante di viveri, lacero, spossato, infermo che alla intimazione di trarre colle artiglierìe e colare la nave a fondo, col grido della disperazione vi risponde *traete*: presentano altrettante circostanze per infrangere e non eseguire la legge. La pietà fomentata dalla lontananza del pericolo, e dalle assicurazioni di prospera salute, subentra al timore: il presente e certo danno de' nostri simili ci è sugli occhi, e di mano in mano che ingigantisce, annienta il lontano ed incerto pericolo di noi stessi. Se n' ebbero parlanti esempi nella invasione del kolèra che grazie a Dio, non ebbero fatali conseguenze, ma che ben potevano averle. Intanto però, quand' anche niun danno derivi da simili casi alla pubblica salute, bastano essi per rovinare il commercio. Le vicine nazioni insospettiscono e niegano le loro comunicazioni. Il commercio e l' industria cessano; la miseria si spande ... la miseria terribile al par della peste anzi più formidabile di essa! La peste produce l' avvilimento degli animi; la miseria produce la disperazione.

Non utile solo adunque per rispetto alla pubblica sicurezza è un lazzaretto in Civitavecchia, ma NECESSARIO quanto necessarie sono all' umana prudenza quelle misure di precauzione e di antiveggenza che assicurano il pubblico bene, o dan diritto almeno a sperarlo.

Utilissimo per rispetto al commercio. E non al commercio della sola Civitavecchia, ma di Roma e dello Stato, o almeno di questo meridionale bacino degli Appennini. Difatti.

Esistendo un lazzaretto, in caso di calamità pubblica, il commercio di Roma, del Patrimonio, dell' Umbria, della Sabina, della Provincia di Marittima e Campagna non sarebbe intercettato. Mercè il lazzaretto in questa importante parte dello Stato, non altro che breve ritardo, per ragione della quarantina, soffrirebbe il commercio; ma cessazione non mai. Vantaggio incomparabile!

Civitavecchia gode della franchigia per concessione dei Sommi Pontefici; e questa franchigia non è utile a se soltanto, ma a tutto lo Stato « *I porti franchi* (dice Gioja nel prospetto delle scienze economiche tomo 5. pag. 220) *oltre di assicurare* ALLE NAZIONI *il commercio di economia procurano loro i seguenti vantaggi.* 1.° *Affluenza di capitali esteri.* 2.° *Aumento nell' importazione ed esportazione.* 3.° *Aumento nella somma dei lavori* » e Simonde giustamente ne aggiunge un quarto *di alta importanza quello di diminuire l' impronto dei dazi che si pagano sugli oggetti che si consumano.* Ma tutti questi vantaggi spariscono quando al porto franco manchi il lazzaretto. Imperciocchè si rende all' opportunità impossibile di farvi quei depositi di merci, al quale oggetto unicamente sono destinati. Saviamente e con tutta verità osservava Azuni nel luogo sopracitato non potere senza lazzaretto esistere un porto franco.

Ove non è lazzaretto, non può essere commercio di prima mano. Difatti: i mercanti che tutto assoggettano a calcolo, stabiliscono la residenza della industria e speculazioni loro ne' luoghi in cui è maggiore la facilità di esercitarle: e questi luoghi sono appunto le piazze commerciali in cui esistono i lazzaretti, perchè ivi possono importare le merci direttamente e da qualsiasi luogo. Si deve principalmente alla mancanza di lazzaretto se Civitavecchia ha dovuto sempre limitarsi al commercio di commissione (1).

Questa verità ben vide sin dagli esordii del suo pontificato la santa memoria di Pio Papa VII quando decretava che in Civitavecchia *alla punta del pecoraro* un lazzaretto fosse costruito; dal che eseguire fu distolto per le vicissitudini de' tempi; siccome pure avvenne nell' epoca dell' invasione francese. E perchè vano sarebbe il disputare della necessità ed utilità di una cosa quando fosse im-

(1) *Formato il lazzaretto, molte case commerciali anche estere verrebbero a stabilirsi in Civitavecchia. Non sarebbe questo un vantaggio positivo per lo Stato ?*

possibile il farla, egli è pregio di questo progetto il dimostrare l'esistenza de' modi acconci all' uopo. Consistono questi 1.° nella località opportuna; 2.° nelle forze pecuniarie.

Per rispetto alla località, niuna o almen poche il littorale del Mediterraneo somministra pari a quella di cui vuol parlarsi.

Alla distanza di un miglio ed un quarto ed a levante del porto di Civitavecchia sporgesi in mare una punta o lingua di terra comunemente conosciuta col nome di *Capo*, *o punta del Pecoraro*. Alla estremità di essa ed a fior d' acqua una secca di nativi scogli per molta distesa si avanza nel mare in cui l' arte ben potrebbe formare un vasto e sicuro molo, con quel metodo stesso col quale si provvede al restauro dell' antemurale del porto. Gli scogli si avrebbero a duecento passi, appena, poichè tanto ne dista la cava denominata la *Scogliera*. A tramontana il mare si addentra alla terra a guisa di vasto golfo o bacino, chiuso dalla parte di ponente dall' antemurale del porto e dal porto medesimo. La profondità del mare poi vi è sì grande che i più grossi vascelli da guerra potrebbero comodamente ancorarvi. In somma il luogo è tale che sembra averlo a posta fatto natura per un porto sicuro, ed è a maravigliare come la sapienza degli antichi Romani non vi ponesse su l' occhio. La pianta annessa ne dimostra l' opportunità ed attitudine a stabilirvi un lazzeretto: Imperciocchè offre sicuro asilo a qualsiasi nave, ed il luogo sia per la discarica e sciurino delle merci; sia per la custodia delle persone sarebbe affatto segregabile da ogni umano consorsio.

Non si vuol dissimulare che taluno ne dirà gigantesco il progetto e non conciliabile collo stato attuale dell' Erario: ma se si pon mente che la più grande spesa si rende sopportabile quando in molti anni sia repartita, si vedrà facilmente sparire ogni idea di ostacolo e d' impotenza. Niun uomo ha forza di trasportare per se solo gravissimo peso: suddividetelo, e il trasporto sarà senza mo-

lestia eseguito. Il governo ha spese molte migliaia in più volte nello adattare il lazzaretto nel porto, e sempre con nessuno, o poco profitto; se invece fossero state spese nel costruire il nuovo, l' opera sarebbe ora agevolata d' assai. Che giova lo spender poco senza averne alcun resultato? (1)

Nè vuolsi per gli annui fondi occorrenti imporre tasse e gravezze allo Stato, nè depauperare l'Erario accrescendogli nuove spese. L' esempio di ciò che saggiamente il governo ha praticato in Ancona per costruirvi un arsenale, somministra sufficienti elementi per fare in Civitavecchia altrettanto.

La città ed il commercio pagano annualmente all' Erario scudi 2500 a titolo di contributo della franchigia. Questa somma potrebbe essere erogata nella costruzione del lazzaretto.

(1) *Il lazzaretto nel porto non è affatto suscettibile di essere ridotto a tale sicchè possa soddisfare al bisogno e neppure averne il nome* : 1.° *Perchè è nell'interno del porto*, *non segregabile* : 2.° *Perchè manca di locali adatti*, *specialmente dopochè si è ridotta una parte della fabbrica a fortificazione. A questi inconvenienti non può ripararsi* ; *e qualunque spesa vi si facesse sarebbe gettata.*

Si è detto da taluno che il nuovo lazzaretto sarebbe inutile perchè per le provenienze di levante vi è quello di Malta, *e per quelle di ponente vi è alla Spezia. Questa obiezione sparisce se si considera* 1.° *che le navi dirette per lo Stato Pontificio non andranno mai a consumare la contumacia in altro lazzaretto quando esistesse nel luogo di destinazione e discarica.* 2.° *I lazzaretti di Malta e della Spezia non potranno impedire che bastimenti appestati o sospetti si rifuggino nel porto di Civitavecchia a causa* di necessità. 3.° *Anche Genova allorchè costruì il lazzaretto alla Spezia*; *aveva a poca distanza quello di* Marsiglia. *Anche la Toscana aveva quello prossimo della* Spezia ; *eppure prosperano entrambi. Il fatto val più di qualunque supposizione. Il lazzaretto sarà sempre utile e necessario sino a che esisterà il porto*, *e sino a che il porto sarà necessario ed utile. Poichè l' uno non può stare senza l' altro*, *converrà niegare che il porto di Civitavecchia sia utile allo Stato perchè esistono i porti di Malta*, *di Genova*, *di Livorno* ! ! !

Più la città ed il commercio potrebbero accrescere la contribuzione di annui scudi 1500, e così avere un fondo di annui scudi 4000.

L' Erario spende annnualmente sc. 3500 per cavatura, trasporto, getto ed incalciamento degli scogli all'antemurale. L' antemurale ed il porto mercè le benefiche ed assidue cure del governo sono ridotti a tale, che ben possono stare per dieci anni e più ancora senza abbisognare di ulteriori riparazioni. È osservabile che dalla fondazione dell'antemurale fino al cessare del decorso secolo, e così per secoli diecisette, l' antemurale ha esistito senza alcun riparo di scogliera. Ora che la esiste ed è quasi ultimata non sarebbe imprudente consiglio sospenderne per dieci anni la continuazione, ed erogare quella spesa nella costruzione del molo. Quindi in dieci anni si avrebbero fondi per scudi 75, 000 somma di non lieve momento per l' opera cui è destinata.

Ma ciò non è tutto. Mentre gli scudi 3500 della cavatura, trasporto, getto, ed incalciamento de' scogli dovrebbero essere annualmente erogati nella formazione del braccio di antemurale, gli scudi 4000 verrebbero spesi nella costruzione delle fabbriche in terra di magazzeni, di abitazioni. E poichè la maggior possibile sollecitudine sarebbe il pregio dell' opera, sarà ben facile alla camera di commercio lo avere un intraprendente il quale nello spazio di soli cinque anni compia le fabbriche sudette per esserne pagato in dieci. Da ciò siegue che in cinque anni potrebbe essere costruita gran parte del lazzaretto in terra, e tanto sicchè potesse essere attivo; poichè le navi per la naturale situazione e per quel tanto che si fosse potuto fare nel braccio del molo, vi averebbero una sufficiente e sicura stazione. Difatti anche nello stato attuale potrebbero in quel luogo ancorarsi come nella rada di Livorno.

In seguela di quanto si è esposto, il progetto che si presenta è il seguente.

1. Potrebbe il governo decretare che sia costruito un lazzaretto primario alla punta del pecoraro, giusta i dise-

gni redatti dall' ingegnere Luigi Castagnola o altri che gli piacerà di approvare.

2. La camera di commercio si potrebbe obbligare di erogare nello spazio di anni cinque la somma di sc. 40, 000 nella costruzione delle fabbriche in terra, provvedendo che con detta somma possa aversi tanto di ciò che occorre sicchè al compiere dei cinque anni possa il lazzaretto essere attivato.

3. Il pubblico erario cederebbe alla camera di commercio per lo spazio di anni dieci la quota annua di scudi 2500 che da essa, e dalla città si paga pel contributo della franchigia.

4. Il pubblico erario volgerebbe nella costruzione del braccio del molo da farsi alla punta sudetta, le machine, i servi di pena e la somma destinata alla cavatura, trasporto, getto ed incalciamento degli scogli all' antemurale del porto e ciò per anni dieci.

5. Gli scudi 1500 annui da improntarsi a compimento degli scudi 4000 saranno somministrati dalla comune e dalla camera di commercio del proprio.

Reso attivabile il nuovo lazzaretto il governo potrebbe disporre dei magazzeni, i quali attualmente sono addetti al lazzaretto nel porto, sia vendendoli, sia locandoli ai privati, e questo prodotto potrebbe essere erogato nel compire il nuovo.

Al termine di dieci anni potrebbe esattamente calcolarsi ciò che occorrerebbe al di lui perfezionamento e continuare nell' opera l' erogazione dei fondi medesimi o di parte di essi.

È osservabile che mentre nella costruzione dell' arsenale in Ancona, nulla spendon del proprio la comune e il commercio di quella città, pel lazzaretto la comune ed il commercio di Civitavecchia offrono scudi 15000 del proprio, e 30000 ancora se il perfezionamento dell' opera esigesse l' impiego de' fondi per un' altro decennio.

CARTA TOPOGRAFICA

Del Porto di Civita Vecchia fino alla cava dē scogli alla Punta del Pecorajo

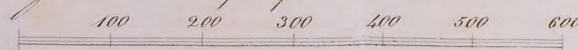
ove si potrebbe con facilità costruire un nuovo Porto

E UN LAZZERETTO

Situato e diviso come all' Indice

Disegnato nella proporzione di 1. a 8000.

100 200 300 400 500 600

Scala di Metri

Long.ne dal 1.° Merid.° dell' Is.a del Ferro. 29.°25.'0." *Latitudine di Civita Vecchia. 42.°5.'24."*

INDICE

1. *Lazzeretti per le provenienze Sospetti*
2. *Idem per le provenienze infette*
3. *Fabbriche per gl' Impiegati, e Guardie*
4. *Tettoje per gli Sciorini delle Merci*
5. *Cappella visibile a tutti*
6. *Mura di cinta con quattro Bastioni*
7. *Galleria per introdurre le merci e le persone contumacianti*
8. *Porta principale d' ingresso*
9. *Scalo per le mercanzie*
10. *Fossato pieno d' acqua*
11. *Primo recinto esteriore*
12. *Sanità*
13. *Scogliera naturale su cui si dovrebbe costruire il nuovo Molo*
14. *Cava di Scogli compatti, Silicei-Calcari*
15. *Molo da costruirsi sopra una secca naturale*

N. B. Le profondità sono in Piedi di Parigi.

A. Calza Arch. rilevò e dis. *I. Piroli inc.*